

Liikennevakuutuslain uudistuksen vaikutus vakuutusyhtiöiden hinnoitteluun vuonna 2017

Marjut Kolehmainen

Kaisa Tyrisevä

21.5.2018



Tekijä(t) Marjut Kolehmainen, Kaisa Tyrisevä	
Koulutusohjelma Finanssi- ja talousasiantuntijan koulutusohjelma	
Raportin/Opinnäytetyön nimi Liikennevakuutuslain uudistuksen vaikutus vakuutusyhtiöiden hinnoitteluun vuonna 2017	Sivu- ja liitesivumäärä 86+1
<p>Vuoden 2017 alusta lähtien liikennevakuutuslaki on vapauttanut vakuutusyhtiöiden hinnoitteluperusteet liikennevakuutuksille. Aiemmin vakuutusyhtiöillä liikennevakuutuksien hinnoittelu perustui yhtenäiseen ”bonusjärjestelmään”, jossa asiakasta palkittiin alennuksella vahingottomuuden myötä. Lakiuudistus mahdollisti kuitenkin yhtiöiden sisäiset muutokset omassa riskihinnoittelussaan, jonka myötä yhtiöillä on nyt omat bonusjärjestelmänsä hinnan muodostumista varten. Tämä opinnäytetyö tutkii alentamattoman perusvuosimaksun muutosta vuoden 2016 ja 2017 välillä. Perusvuosimaksulla tarkoitetaan hintaa ennen mahdollista bonusta. Sen lisäksi, opinnäytetyössä vertaillaan tutkittavien yhtiöiden uusia bonustaulukoita, eli sääntöjä hinnan muodostumista varten. Tutkimusta varten valitsimme tutkitaviksi yhtiöiksi Suomen neljä suurinta vakuutusyhtiötä.</p> <p>Liikennevakuutus on lakisääteinen vakuutus, jonka vuoksi vakuutus korvaa yhtiöstä riippumatta samat vahingot. Liikennevakuutuslaissa säädetään, että vakuutusyhtiöiden on itse kuitenkin määriteltävä mihin vakuutuksien hinnoittelu perustuu ja että perusteita sovelletaan kaikkiin vakuutuksenottajiin tasapuolisesti. Liikennevakuutuksen hinnoittelulla tarkoitetaan opinnäytetyössä sitä minkä hintaiseksi vakuutus muodostuu, sekä syytä sille miksi vakuutukselle muodostuu tietty hinta. Tutkimuksen tulokset esitellään sekä yhtiöittäin, että vertaillen yhtiöiden välillä.</p> <p>Tutkimus toteutettiin vuoden 2016 ja 2017 loppupuoliskoina, jolloin keräsimme tutkimusdatana kumpanakin ajankohtana 400 liikennevakuutuksen hinnat vakuutusyhtiöiden verkkolaskureilla. Saadaksemme tutkimusta varten keskimääräiset hinnat jokaiselle neljän tarkasteltavan yhtiön liikennevakuutukselle, valitsimme vakuutuksenottajien taustatiedoiksi neljä eri-ikäistä henkilöä, viisi eri automerkkiä ja viisi eri asuinpaikkakuntaa. Aineisto on havainnollistettu opinnäytetyössä kuvioita ja taulukoita hyödyntäen. Tutkimuksessa tutkimme yhtiöiden sisäisiä hinnan muutoksia eri ikäryhmissä, yhtiöiden hinnoitteluperusteiden uudistuksia, sekä esittelemme esimerkkiskenaarioita, nähdäksemme miten hinta missäkin tilanteessa muodostuu eri yhtiöissä. Tutkimuksen tavoitteena oli tutkia, miten liikennevakuutuslain uudistus näkyi yhtiöiden hinnoittelussa.</p> <p>Keskimäärin perusvuosimaksut nousivat kaikissa tutkittavissa yhtiöissä vuoden 2016 ja 2017 välillä. Tämän lisäksi, tutkittavien vakuutusyhtiöiden uudet bonustaulukot erosivat muutoksen myötä toisistaan merkittävästi sekä lähtöbonuksen, bonuksen kertymisen vauhdin, sekä maksimibonuksen saralla. Erot bonustaulukoiden välillä ovat niin merkityksellisiä, että alentamattoman perusvuosimaksun merkitys on muutoksen myötä vähäinen aiempaan verrattuna; korkea perusvuosimaksu ei tarkoita todellisen hinnan olevan korkea, eikä alhainen perusvuosimaksu tarkoita hinnan olevan alhaisempi. Tätäkin tärkeämpää on se, miten taulukko palkitsee asiakasta henkilökohtaisella tasolla, jonka vuoksi asiakkaan on oltava tarkkana vakuutusyhtiötä vertaillessaan.</p>	
Asiasanat bonus, hinnoitteluperusteet, liikennevakuutus, vakuutusyhtiö	

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Opinnäytetyön tavoitteet	1
1.2	Toteutus ja menetelmä.....	2
2	Vakuuttaminen ja vakuuttamisen riskit	3
2.1	Vakuutustyytit.....	3
2.2	Riskit ja riskienhallinta	4
3	Lakisääteiset vakuutukset	5
3.1	Liikennevakuutus	5
3.2	Sosiaaliturva	6
3.3	Tapaturmavakuutus	7
3.4	Muut lakisääteiset vakuutukset	8
4	Liikennevakuutuslaki	9
4.1	Yleiset säädökset.....	9
4.2	Vakuuttaminen ja vakuutusmaksu.....	10
4.3	Liikennevahingon korvaaminen	13
4.4	Sairaanhoidon korvattavuus Suomessa	15
4.5	Korvausprosessi	16
5	Tutkittavat vakuutusyhtiöt.....	20
5.1	LähiTapiola Keskinäinen Vakuutusyhtiö	20
5.2	If Vahinkovakuutus Oyj, Suomen sivuliike	21
5.3	OP Vakuutus Oy	22
5.4	Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia	23
6	Tutkimuksen tausta ja toteutus.....	25
7	Bonustaulukot	31
7.1	LähiTapiola	31
7.2	If	33
7.3	OP	35
7.4	Fennia.....	37
7.5	Bonustaulukoiden eroja.....	39
8	Vakuutukset tutkittavien henkilöiden näkökulmasta	41
8.1	Henkilö A	41
8.2	Henkilö B	47
8.3	Henkilö C	54
8.4	Henkilö D	61
9	Muutokset eri vakuutusyhtiöissä.....	68
9.1	LähiTapiola	68
9.2	If	69

9.3 OP	70
9.4 Fennia.....	71
10 Bonustaulukoiden käyttäytyminen esimerkkitalanteissa.....	72
11 Tutkimuksen johtopäätökset.....	76
11.1 Johtopäätökset.....	76
11.2 Tulosten luotettavuus sekä kehittämis- ja jatkotutkimukset	78
11.3 Opinnäytetyön ja oman oppimisen arviointi	80
Lähteet	82
Liitteet.....	87
Liite 1. Hinnanmuutokset vakuutusyhtiöissä	87

1 Johdanto

1.1.2017 Suomen liikennevakuutuslaki uudistui tavalla, joka herätti median ja autoilijoiden huomion. Aiemmin laissa oltiin määritelty, että liikennevakuutuksen bonukset, eli alennusprosentit vahingottomuuden johdosta, olisivat ajoneuvokohtaisia. Tällöin vakuutuksenottaja kasvatti bonustaan yhden auton kohdalla ja pystyi siirtämään bonuskertymän toiselle autolle, mutta ei jakamaan sitä kummankin auton kohdalla. Lakimuutoksen myötä ajoneuvokohtaiset bonukset ovat historiaa, ja bonukset ovatkin nyt vakuutuksenottajan henkilökohtaiseen vahinkohistoriaan pohjautuvia, eli bonusten jakaminen useammalle ajoneuvolle on myös mahdollista. Samaten, aiemmin bonuksia lähdettiin keräämään nollasta ylöspäin, mutta nykyään vakuutusyhtiöt saavat itse määritellä niin sanottuja lähtöbonuksia sekä muita etuja vakuutuksenottajilleen.

Moottori.fi uutisoi lakimuutoksesta 15.11.2016 ja Autoliiton toimitusjohtaja Pasi Nieminen kommentoi artikkelissa asiaa seuraavasti: ”Kilpailu luo painetta. Ja se voi merkitä myös kotitalouksille ja tavallisille autoilijoille aiempaa joustavampaa ja kattavampaa vakuutustarjontaa. Tämä on syytä todeta vielä varauksella ja toivoa, että ensi vuosi todella tuo kilpailua ja edullisempia liikennevakuutuksia.” (Jokela 2016.) Valitsimme tämän opinnäytetyömme aiheeksi, koska vakuutusala oli meille ennestään tuttua ja halusimme tietää, millainen vaikutus lakimuutoksella olisi liikennevakuutuksien hintoihin. Opinnäytetyötämme varten, laskimme satoja tarjouksia vuoden 2016 lopussa, saadaksemme hintatiedot ennen uudistusta, sekä loppuvuodesta 2017, kaikkien tutkittavien vakuutusyhtiöiden ottaneen käyttöön uudet bonussääntönsä.

1.1 Opinnäytetyön tavoitteet

Tämän opinnäytetyön tutkimuksen tavoitteena on tarkastella vakuutusyhtiöiden vastausta lakiuudistukseen. Tutkimuksessamme tarkastelemme miten lakiuudistus muuttaa vakuutusyhtiöiden bonustaulukoita tutkimalla muutoksia sisäisesti. Tarkastelemme myös, miten vakuutusyhtiöiden bonustaulukot eroavat toisistaan. Otamme huomioon, kuinka uuden liikennevakuutuslain mukaisen bonustaulukon julkaisemisajankohta on mahdollisesti voinut vaikuttaa bonustaulukon sisältöön.

Bonustaulukoiden myötä tutkimme uudistuksen vaikutusta vakuutuksen hinnoitteluun. Lakimuutoksen myötä auton liikennevakuutukseen tulee asettaa bonus, eli hinnanalennus, joka perustuu vakuutuksenottajan vahinkohistoriaan. Tutkimme, kuinka uusi bonuskäytäntö on vaikuttanut eri vakuutusyhtiöiden perushintojen muutokseen. Tarkastelemme, kuinka vakuutusten hinnat vaihtelevat eri-ikäisillä vakuutuksenottajilla, sillä vakuutusten

hintaan yksi vaikuttava tekijä on vakuutuksenottajan ikä, joka vaikuttaa vakuutusyhtiön näkemään riskiin vakuutetussa.

Tutkimus on rajattu vain liikennevakuutukseen. Tutkimuksessa ei huomioida muita liikennevakuutuksien yhteydessä myytäviä vakuutuksia, kuten esimerkiksi kaskovakuutusta. Tutkimus on rajattu vuosille 2016-2017. Tutkimustulokset on laskettu kahdessa osassa. Ensimmäinen osuus on suoritettu 2016 joulukuun lopussa ja toinen osuus vuoden 2017 syys- ja lokakuussa.

1.2 Toteutus ja menetelmä

Opinnäytetyön teoriaosuus koostuu neljästä pääluvusta. Pääluku kaksi käsittelee yleisesti vakuuttamista. Siinä käydään läpi vakuutustyyppit sekä riski ja vakuutusyhtiön riskienhallinta. Vakuutuksia on lakisääteisiä ja vapaaehtoisia ja kolmannessa pääluvussa käsitellään lakisääteiset vakuutukset. Jokainen lakisääteinen vakuutus esitellään ja käydään yksityiskohtaisesti tarkemmin läpi.

Pääluvussa neljä käsitellään tarkemmin liikennevakuutuslakia. Liikennevakuutuslaki käydään läpi, ja siitä esitellään sen yleiset säädökset. Liikennevakuutuslaista perehdytään vakuuttamiseen, liikennevahinkoihin, sairaanhoitoon sekä yleisesti lakisääteiseen korvattavuuteen. Tämän lisäksi käydään tarkemmin läpi lain velvoittamaa korvausprosessia.

Viidennessä ja viimeisessä teorian pääluvussa esitellään tutkittavat vakuutusyhtiöt. Yhtiöt on valittu Suomessa markkinaosuuksiltaan suurimmista vakuutusyhtiöistä, joita ovat Lähi-Tapiola, If, OP ja Fennia. Yhtiöesittelyissä tutustutaan esimerkiksi näiden vakuutusyhtiöiden historiaan, yhtiörakenteeseen sekä visioon.

Tutkimus on laadullinen, ja empiirisessä osiossa käydään läpi tutkimuksessa huomioidut tekijät. Tulokset käydään läpi tutkittavien henkilöiden osalta, sekä tutkitaan muutoksia erikseen eri vakuutusyhtiöiden sisällä. Saadut tulokset käydään läpi havainnollistavien taulukoiden sekä kaavioiden kautta. Pääluvussa 10 on käyty tutkimuksessa saatuja tuloksia erilaisin esimerkitapauksin läpi, tutkien miten uudet bonustaulukot ja vakuutusten hinnat eri tilanteissa käyttäytyvät osana empiiristä tutkimusta.

Viimeisessä pääluvussa 11 käymme läpi tutkimuksen perusteella tekemämme johtopäätökset sekä arvioimme työn luotettavuutta. Luvussa käydään läpi mahdolliset jatkotutkimusaiheet, sekä lopuksi arvioimme omaa oppimistamme.

2 Vakuuttaminen ja vakuuttamisen riskit

Vakuutukset perustuvat riskin tasaamiseen ja riskin yhteiseen kantamiseen esimerkiksi tietyn yhteisön sisällä. Vakuutukset ovat sopimuksia vakuutuksenantajan ja vakuutuksenottajan välillä, jossa sovitaan, että vakuutuksenantaja korvaa vakuutuksenottajalle aiheutuneet vahingot jonkun riskin sattuessa, esimerkiksi tulipalon syttyessä asunnossa. Taakua vastaan vakuutuksenottaja maksaa vakuutuksenantajalle vakuutusmaksua. Vakuutus on oikeussuhde, josta tehdään vakuutus sopimus, jossa eritellään vakuutuksenantajan ja vakuutuksenottajan vastuut ja velvollisuudet, sekä riskit, jotka kuuluvat vakuutuksen piiriin ja korvaus, joka maksetaan riskin sattumisen yhteydessä. (Rantala & Kivisaari 2016, 69-70.)

Vakuutuksella on useita ominaisuuksia. Nämä ovat lueteltuina vakuutus sopimuksessa. Ominaisuuksia ovat riskin sattumanvaraisuus, jolla tarkoitetaan, että riskin toteutuminen ei riipu vakuutuksenottajan omasta tahdosta, taloudellisen vahingon mahdollisuus, joka huomioi sen, että vahingon määrä tulee olla realisoitavissa sen käyttöarvoon nähden. Tämän lisäksi vakuutusmaksun tulee korreloida riskin kanssa, eli esimerkiksi arvokkaimmilla asunnoilla on suurimmat vakuutusmaksut. Myös vakuutuksenantajaan liittyvät kriteerit ovat yksi ominaisuus, joka tarkoittaa sitä, että vakuutuksen määritelmä täytyy, jos vakuutuksenantaja myöntää vakuutuksia suuremmalle joukolle tasaten riskin, sekä on heistä riippumaton laitos. Jos vakuutus sopimus ei ole ollut voimassa vahingon tapahtumishetkellä, ei korvauksia voida hakea jälkikäteen. (Rantala & Kivisaari 2016, 71-75.)

2.1 Vakuutustyytit

Suomessa on lakisääteisiä ja vapaaehtoisia vakuutuksia. Lakisääteiset vakuutukset on määritelty Suomen laissa, ja ne ovat pakollisia laissa määritellyissä tilanteissa, esimerkiksi autonomistajan tulee hankkia liikennevakuutus autoonsa. Lakisääteiset vakuutukset voidaan jakaa vielä sosiaalivakuutuksiin ja vahinkovakuutuksiin. Sosiaalivakuutuksen piiriin kuuluvat eläke-, sairaus-, tapaturma- ja työttömyysvakuutukset sekä vahinkovakuutuksiin kuuluvat liikenne-, potilas- ja ympäristövakuutukset. (Rantala & Kivisaari 2016, 363.)

Suomessa on kahdentyyppisiä vakuutuksia: lakisääteisiä ja vapaaehtoisia vakuutuksia. Lakisääteisiin vakuutuksiin kuuluvat sosiaalivakuutukset ja muut lakisääteiset vakuutukset. Sosiaalivakuutukset ovat vakuutuksia, jotka työnantajan tulee hankkia työntekijöilleen ja yrittäjän itselleen. Sosiaalivakuutuksen piiriin kuuluvat eläke-, sairaus-, tapaturma- ja työttömyysvakuutukset. Sosiaaliturvan tarkoitus on turvata ihmisen taloudellinen tila vaihtelevissa elämäntilanteissa. (Rantala & Kivisaari 2016, 363-364.)

2.2 Riskit ja riskienhallinta

Riski on alati läsnä yksityishenkilöllä ja yrityksellä, molemmilla eri tavoin. Yksityishenkilöllä riski voi olla esimerkiksi vakava sairastuminen tai oman työn menettäminen. Yrityksellä riski voi ilmentyä esimerkiksi konerikon aiheuttamana haittana, joka estää työn normaalin tekemisen. Riski on keskeinen asia vakuutuksissa, koska vakuutukset perustuvat mahdollisiin riskeihin ja niiden hinnoitteluun. (Rantala & Kivisaari 2016, 61-62.)

Vakuutuslaitoksen vakavaraisuus on yksi vakuutustoiminnan ehdoton vaatimus, jota vakuutuslaitosten tulee noudattaa. Vakuutuslaitoksilla vakuutuksiin sisältyy aina riskejä, joten niihin tulee myös varautua suunnitelmallisella riskienhallinnalla. Vakavaraisuuden takaamiseksi vakuutustoiminnassa on kolme puolustuslinjaa, jotka tulevat ennen vakuutuslaitoksille asetettuja määrällisiä pääomavaatimuksia. Ensimmäinen puolustuslinja on huolellinen toiminta yhtiön johdossa, toinen edellyttää sitä, että yhtiössä on olemassa eräät hallinnolliset menetelmät, joita ovat aktuaari- ja riskienhallintatoiminnot sekä se, että yhtiössä noudatetaan menettelytapoja ja sääntöjä. Kolmas puolustuslinja on, että yhtiössä harjoitetaan sisäistä valvontaa. (Rantala & Kivisaari 2016, 188-189.)

Määrälliset vakavaraisuusvaatimukset turvaavat vakuutettujen etuja kolmen puolustuslinjan lisäksi. Vakavaraisuusvaatimukset on porrastettu niin, että sitä mukaa kun vakavaraisuus laskee, niin vaatimukset yhtiöltä kasvavat asteittain. Pahimmassa tapauksessa yhtiö joutuu lopettamaan toimintansa. Jos niin käy, siirretään vakuutetut vakavaraisemmalle vakuutusyhtiölle tai asetetaan yhtiö selvitystilaan. Näillä pyritään huolehtimaan vakuutettujen eduista parhaalla mahdollisella tavalla. (Rantala & Kivisaari 2016, 189.)

Vakuutusyhtiön epävarmuustekijöitä ovat esimerkiksi vahinkomenot ja sijoitustuotot. Nämä ovat stokastisia muuttujia, eli satunnaissuureita, sillä ne vaihtelevat sattumanvaraisesti, eivätkä ole riippuvaisia mistään. Monet vakuutusyhtiöiden tutkimat muuttujat ovat stokastisia, ja niiden tutkiminen kuuluu riskiteorian piiriin. Riskiteoria selvittää satunnaisvaihtelun rajoja, jossa se kulkee. Tässä tapauksessa se selvittää vahinkosuhteen, joka lasketaan vahinkomenon ja vakuutusmaksujen suhteena. (Rantala & Kivisaari 2016, 190-191.)

3 Lakisääteiset vakuutukset

Osa Suomessa olevista vakuutuksista on lakisääteisiä. Näitä ovat liikennevakuutus, sosiaaliturva, työnantajan tapaturmavakuutus, potilasvakuutus ja ympäristövakuutus. Näistä kaikista säädetään erikseen Suomen laissa.

3.1 Liikennevakuutus

Lakisääteinen liikennevakuutus on alkanut Suomessa syyskuussa 1925, jolloin se oli nimellä laki moottoriajoneuvoliikenteestä johtuvan vahingon vastuusta. Tuolloin laki oli vastuuvakuutustyyppinen, eli jos ajoneuvon omistaja tai kuljettaja joutui korvausvelvolliseksi sivulliselle syntyneeseen vahinkoon hänen käyttäessään ajoneuvoa liikenteessä, niin korvattiin vahingot hänen vakuutuksestaan. Sen jälkeen laki muutettiin 1938 autovastuulaiksi, joka muuttui liikennevakuutuslaiksi vuonna 1960. (Rantala & Kivisaari 2016, 441.)

Liikennevakuutuslain mukaan jokainen liikenteessä oleva moottoriajoneuvo tulee olla vakuutettu lukuun ottamatta valtion omistamia moottoriajoneuvoja. (Hoppu & Hemmo 2006, 336-337.; Rantala & Kivisaari 2016, 441.) Vakuutusvelvollisuus koskee moottoriajoneuvojen lisäksi hinattavia ajoneuvoja, kuten perävaunuja. Jos moottoriajoneuvoa tai hinattavaa ajoneuvoa ei ole vakuutettu, ajoneuvon omistaja on velvollinen maksamaan Liikennevakuutuskeskukselle korvauksen laiminlyödyistä liikennevakuutuksesta, jonka määrä arvioidaan aina tapauskohtaisesti. (Rantala & Kivisaari 2016, 441-442.)

Liikennevakuutuskeskus (LVK) hallinnoi Suomessa moottoriajoneuvojen vakuuttamista. LVK voi esimerkiksi korvata tilanteen, jossa vakuuttamaton ajoneuvo on aiheuttanut liikennevahingon. Tämän lisäksi LVK toimii yhteistyössä suomalaisten vakuutusyhtiöiden kanssa, jotka myöntävät liikennevakuutuksia. (Rantala & Kivisaari 2016, 441.) Lain liikennevakuutuskeskuksesta (461/2016) toisen pykälän mukaan jokaisen Suomessa liikennevakuutuksia myöntävän vakuutusyhtiön tulee kuulua Liikennevakuutuskeskukseen, johon kuuluu vakuutusyhtiöiden lisäksi valtiokonttori.

Liikennevakuutus on voimassa, kun moottoriajoneuvo on tavanomaisessa käytössä liikenteessä, jonka käsite on erikseen määritelty liikennevakuutuslaissa. Liikenteessä tapahtunut vahinko korvataan pääasiassa ankaran, eli objektiivisen vastuun perusteella, jos se on tapahtunut tahattomasti. Korvauksissa lähtökohtana on se, että vahinko korvataan täysin. (Hoppu & Hemmo 2006, 339-342.; Rantala & Kivisaari 2016, 442-444.)

3.2 Sosiaaliturva

Sosiaaliturva, eli sosiaalivakuutus on koostumus valtion kansalaiselle järjestämästä turvasta, esimerkiksi elämänmuutoksia varten. Työhön ja kansalaisuuteen perustuvat eläkkeet, sekä lisätulo perheenisäyksen tai vanhuuden myötä, ovat osa pakollisia vakuutuksia, joilla Suomen kansalaiset ovat vakuutettu. Osa sosiaalivakuutuksista perustuu valtion verotuloihin, kun taas osa varoista saadaan kansalaisilta ja työnantajilta maksettujen vakuutustulojen muodossa. Kela hallinnoi yhdessä eläke- ja vakuutustoiminnan laitosten kanssa sosiaalivakuutuksen toteutumista käytännössä. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2018a.)

Työeläkevakuutus voidaan nähdä keskeisimpänä sosiaaliturvan osiona. Työnantaja ottaa hänen palveluksessaan työskenteleville henkilöille vakuutuksen, jonka pohjalta työntekijälle voidaan maksaa eläketuloa esimerkiksi vanhuuden, työttömyyden, tai lähiomaisen menehtymisen johdosta (Sosiaali- ja terveysministeriö 2018a.). Mikäli henkilö onkin yksityisrittäjän roolissa, voi hän myös ottaa kyseisen vakuutuksen itselleen. Eläketulo maksetaan suhteessa henkilön kertyneen ansiotulon perusteella. Työeläkettä koskevat lait eivät ole määrittäneet ansiotulolle tai eläkkeen määrällä maksimaalista kattorajaa. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2018b.)

Vanhuuseläke on osa työeläkevakuutusta ja sitä kertyy työntekijälle 17-vuotiaasta lähtien. Itsenäiselle yrittäjälle kyseistä eläkettä kertyy 18-vuotiaasta alkaen. Myös eläkkeen määrän laskeminen eroaa työntekijöiden ja yrittäjien välillä – työntekijöillä vanhuuseläkkeen määrä perustuu vuotuisen ansiotuloon, kun taas yrittäjällä eläke määräytyy työstä saadun hyväksytyn tulon mukaisesti. Prosentuaalinen eläkkeen vuotuinen kertymä perustuu vakuutetun ikään, sekä siihen, onko henkilö vielä työelämässä vai jo eläkkeellä. Työeläkkeen kertymiselle on asetettu yläikäraja. Yläikäraja on henkilön syntymävuodesta riippuen 68-70 vuotta. Työeläkettä voi kertyä myös muunkin kuin suoranaisten työn pohjalta; esimerkiksi pienen lapsen hoito kotona sekä valmistumiseen johtava opiskelu voivat ajanjaksoina kerryttää eläkkeen määrää. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2018b.)

Mikäli henkilö työskentelee yksityisellä sektorilla työntekijänä, saa hän raportin kertyneestä eläkkeestä kolmen vuoden välein eläkettä hallinnoivalta laitokselta. Vanhuuden vuoksi jäätävälle eläkkeelle on asetettu alaikäraja, joka perustuu syntymävuoteen. Vuonna 1965 jälkeen syntyneille henkilöille alaikäraja on sidottu eliniän pituuteen, jonka odotetaan pitenevän. Osa tästä pidentymästä näin ollen nähdään osana henkilön työssäoloaikaa ja vuodesta 2030 lähtien alaikärajaa nostetaan vuotuisesti maksimissaan kahdella kuukaudella. Vanhuuseläkkeelle ei ole kuitenkaan pakko jäädä heti saavutettuaan

sitä koskehtavan alaikärajan ja henkilön on myös mahdollista saada korotusta eläkkeensä määrään, mikäli hän jääkin pidemmäksi aikaa työelämään. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2018b.)

3.3 Tapaturmavakuutus

Suomen lain mukaisesti työtapaturmat ja ammattitaudit kuuluvat työnantajan vakuuttamisvelvollisuuden piiriin. Työnantajan pitää vakuuttaa henkilö, joka sopimuksenmukaisesti tekee hänelle töitä, saaden siitä jonkinlaista etuutta tai kompensatiota. Vakuuttamisvelvollisuus ei kuitenkaan koske Suomen valtiolle työskenteleviä tai pieniä organisaatioita, joissa työpäivien määrä kalenterivuoden sisällä jää alle 12 päivän. Työtapaturmalla tarkoitetaan tapaturmaa, joka tapahtuu työntekijän työskennellessä, työmatkalla eli kotoa töihin tai toisinpäin, tai esimerkiksi hänen yrittäessään suojata työnantajansa omaisuutta. Samoin työn aikana tapahtuva tai työstä seuraava pahoinpitely kuuluu korvattavuuden piiriin. Ammattitaudilla tarkoitetaan sairautta, joka pohjautuu työhön tai työympäristöön. Tällöin työhön liittyy jokin tekijä, joka on esimerkiksi biologisella tasolla aiheuttanut sairauden. (Tapaturmavakuutuslaitosten liitto 2009, 12-13.)

Työnantajan ottamasta vakuutuksesta korvataan sairaanhoitokuluina esimerkiksi tutkimuskuluja, lääkkeitä, leikkauskustannuksia sekä matkakuluja, mikäli niitä ei voida välttää. Työntekijä saa eriteltyjä toimenpiteitä maksutta, kun hän esittää hoitoa suorittavalle osapuolelle todistuksen työnantajansa vakuutusturvasta. Mikäli tapaturma aiheuttaa työntekijässä sellaisen vamman, jonka vuoksi hän ei kykene tekemään töitä, on vakuutuksesta mahdollista saada päivärahaa. Päiväkohtaista korvausta on mahdollista saada enintään yhden vuoden ajalta sen jälkeen, kun työntekijä ei ole kyennyt tekemään töitä kolmeen päivään. Päivärahan saamisen edellytyksenä on myös se, että työntekijän työhön liittyvä toimintakyky on alentunut ainakin 10 prosenttia. (Tapaturmavakuutuslaitosten liitto 2009, 12-13.)

Mikäli työnantaja ei täytä vakuuttamisvelvollisuuttaan, voi Tapaturmavakuutuslaitosten liitto (TVL) korvata työntekijälle tapaturman aiheuttamat kulut lain säätämällä tavalla. Tällöin kulut peritään kuitenkin takaisin myöhemmin työnantajalta, tapaturmalain asettamaan rajaan saakka. Työnantaja on myös velvoitettu maksamaan maksamatta jääneet vakuutusmaksut enintään nelinkertaisena, riippumatta siitä onko tapaturmaa sattunut. Määräys vakuutusmaksujen perinnästä lankeaa, mikäli huomataan, että työnantaja ei ole vakuutusta ottanut. (Tapaturmavakuutuslaitosten liitto 2009, 4.)

3.4 Muut lakisääteiset vakuutukset

Suomessa muina merkittävänä lakisääteisinä vakuutuksina voidaan pitää potilasvakuutusta ja ympäristövakuutusta. Potilasvakuutuslaista on säädetty Potilasvahinkolaissa 585/1986 ja sillä tarkoitetaan terveydenhoitoalan ammattilaisen ottamaa vakuutusta hoitettaviansa varten. Vakuuttamisvelvollisuus koskee kaikkia alalla työskenteleviä, jotka hoitavat potilaita. Tällaiseksi toiminnaksi lasketaan esimerkiksi sairaalan tai hammaslääkärin vastaanottotyö, ambulanssikuljetus, ja näytteiden otto. Itsenäiset yrittäjät ja yksityiset yritykset voivat ottaa vakuutuksen valitsemastaan vakuutusyhtiöstä. Julkisen sektorin toimijat voivat tämän lisäksi ottaa vakuutuksen myös Potilasvakuutuskeskuksen kautta. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2018c.)

Potilasvakuutus korvaa esimerkiksi hoidon aikana tapahtuneita virheitä, tulehduksia, tapaturmia, sekä hoitotoimipaikassa laitteille tapahtuvia esinevahinkoja. Potilasvakuutus ei kuitenkaan korvaa, mikäli hoitotoimenpiteessä tiedostettu riski toteutuu tai mikäli hoidon lopputulema ei ole sitä, mitä potilas on odottanut. Mikäli potilas haluaa hakea korvauksia potilasvakuutuksesta, voi hän täyttää lomakkeen Potilasvakuutuskeskukselle, joka käsittelee korvattavuuden ja maksaa mahdolliset korvaukset. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2018c.)

Ympäristövahinkovakuutuksen ottaminen on lakisääteistä silloin, kun arvioidaan että yritys- tai organisaatiotoiminta voi pitää sisällään riskin aiheuttaa vahinkoa tai haittaa luonnolle. Tyypillisesti vakuutus on välttämätön silloin kun toiminta edellyttää lupaa viranomaisilta. Ympäristövahinkovakuutuksesta voidaan korvata henkilöille ja omaisuudelle aiheutuvia vahinkoja, sekä sellaisia taloudellisia vahinkoja, joita voidaan pitää merkittävänä. Myös turmeltuneen ympäristön restaurointi sekä vahinkoon liittyviä torjumiskustannuksia voidaan korvata vakuutuksesta. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2018d.)

Ympäristövakuutuskeskus hallinnoi Suomen ympäristövahinkovakuutuksia tarjoavien vakuutusyhtiöiden toimintaa. Mikäli yritys on ottanut vapaaehtoisen vakuutuksen vahinkojen varalle, vakuutusyhtiö korvaa vahingon korvausvelvollisen yrityksen puolesta. Mikäli syyllisyyttä tilanteeseen ei saada selville tai korvausta ei saada muusta syystä perittyä vahinkoon syyllistyneeltä, korvataan vahinko voimassaolevasta ympäristövahinkovakuutuksesta. (Sosiaali- ja terveysministeriö 2018d.)

4 Liikennevakuutuslaki

Tässä luvussa käydään läpi keskeinen liikennevakuuttamiseen liittyvä lainsäädäntö. Laksäateisenä vakuutuksena liikennevakuutusta säatelee Suomessa liikennevakuutuslaki (460/2016). Laki kattaa yleiset säädökset, vakuutusmaksuun ja vakuuttamiseen liittyvät tekijät, liikennevahingon sekä sairaanhoidon korvaamisen, korvausmenettelyn, vakuutusyhtiöiden vastuunjaon vahingoissa, muut yleiset säädökset, sekä lain voimaantulon. Laki on astunut voimaan 1.1.2017 lukuun ottamatta lain neljättä lukua, joka otettiin sairaanhoidon osalta käytäntöön jo 1.8.2016. Uusi laki kumosi vanhan liikennevakuutuslain (279/1959). (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Opinnäytetyön kannalta keskeisimmät osiot laista keskittyvät lain soveltamiseen, termistöön, vakuutus sopimuksiin ja niiden maksuihin, sekä lain voimaantuloon tänä vuonna lakiuudistuksen myötä. Tämän vuoksi lakia käsitellessä, opinnäytetyön kiintopiste on näissä pykälissä, ja lain muita kohtia käsitellään yleisemmällä tasolla.

4.1 Yleiset säädökset

Liikennevakuutuslain ensimmäinen luku pitää sisällään neljä lain ensimmäistä pykälää. Lain ensimmäinen pykälä määrittelee, että liikennevakuutuksesta korvataan henkilö- ja esinevahinkoja vahingon aiheutuessa moottoriajoneuvon käytöstä tieliikenteessä. Laksäateisenä vakuutuksena liikennevakuutuksen lainsäädäntö on pakottavaa: kolmannen pykälän mukaisesti vakuutusyhtiö ja vakuutuksenottaja eivät keskenään voi määritellä vakuutuksen sisältöä, eivätkä tehdyn vakuutus sopimuksen ehdot voi olla ristiriidassa liikennevakuutuslain kanssa. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Vain tieliikennekäytössä oleva ajoneuvo tarvitsee liikennevakuutuksen. Ensimmäisen pykälän mukaan ajoneuvo ei ole tieliikennekäytössä, kun sitä liikenteestä eristetyesti esimerkiksi huolletaan, käytetään muuhun kuin kuljetukseen tai sillä kilpaillaan. Laissa eritellyllä "tieliikenneväylällä" viitataan toisen pykälän mukaisesti liikenteelle tarkoitettuun alueeseen, kuten teihin, katuihin, kelkkaväyliin, tai mihin tahansa muuhun vastaavaan. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Toinen pykälä kattaa myös yleisesti laissa käytettävän liikennevakuutuksia koskevan termistön. Vakuutettavan ajoneuvon on kuljettava maata pitkin. Raiteita ei lasketa tähän kategoriaan, eli esimerkiksi junat eivät kuulu liikennevakuutuksen piiriin. Vakuutusyhtiöllä tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/103/EY luvalla toimivaa vakuuttamista harjoittavaa yritystä ja vakuutuksenottajalla sitä, joka on solminut kyseisen

yhtiön kanssa sopimuksen. (Liikennevakuutuslaki 2017.) Kyseinen direktiivi, joka on annettu 16.9.2009 (Direktiivi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta 2009/103/EY.).

Liikennevahinko on liikennevakuutuslain määritelmän mukaisesti henkilöön tai esineeseen kohdistuva vahinko, joka on aiheutunut siitä, että lakia koskevaa ajoneuvoa on käytetty tieliikennekäytössä. Ajoneuvo voidaan toisen pykälän määritelmän mukaan väliaikaisesti poistaa liikennekäytöstä ilmoittamalla siitä Trafille. (Liikennevakuutuslaki 2017.) Tästä säädetään tarkemmin laissa ajoneuvoliikennerekisteristä, 541/2003. Ajoneuvo voidaan myös rekisteröidä lopullisesti tieliikennekäytöstä poistetuksi. Näin tapahtuu, kun ajoneuvo esimerkiksi romutetaan. Liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon mahdollinen hyvitys vakuutusmaksuissa määräytyy vakuutusyhtiökohtaisesti (Liikennevakuutuskeskus 2017a.). 22. pykälä säättää, että ajaminen liikennekäytöstä poiston aikana on kiellettyä. Mikäli vakuutettuun ajoneuvoon törmätään liikenteessä, johtaa se enintään kolminkertaiseen liikennevakuutusmaksuun. Liikennevakuutusmaksu veloitetaan siltä ajalta, kun ajoneuvo on ollut yhtäjaksoisesti liikennekäytöstä poistettuna liikennevahinkoon asti. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Neljännän pykälän mukaisesti liikennevakuutuslaissa todetaan, että valtaosa vakuutusyhtiöitä koskevista säädöksistä koskettaa myös LVK:ta. (Liikennevakuutuslaki 2017.). LVK voi myös korvata liikennevahingon vakuutusyhtiön sijasta ja tämän lisäksi se huolehtii vakuutuksen maksamattomuuden seuraamuksista. LVK:ssa operoi myös Onnettomuustietoinstituutti, joka hallinnoi tilastollista dataa onnettomuuksista. (Liikennevakuutuskeskus 2017b.)

4.2 Vakuuttaminen ja vakuutusmaksu

Tieliikenteessä käytettävien moottoriajoneuvojen vakuuttaminen Suomessa ja Euroopassa on määritelty liikennevakuutuslain toisessa luvussa, viidennessä ja kuudennessa pykälässä. Jokainen ajoneuvo, joka pysyvästi sijaitsee Suomessa, tulee liikennevakuuttaa. Vakuuttamisvelvollinen on joko ajoneuvon omistaja tai haltija, omistajuuden- tai hallitsemisen siirtopäivästä alkaen. Ajoneuvo, joka viedään Suomesta toiseen Euroopan talousalueella (ETA) sijaitsevaan maahan, voidaan vakuuttaa myös ulkomailla. Toisaalta myös kun ETA-alueelta Suomeen tuodaan ajoneuvo, vakuuttamisvelvollisuus alkaa ostajan hyväksyttyä ajoneuvon siirtämisen Suomeen. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Liikennevakuutuslain kahdeksannen pykälän mukaan liikennevakuutusta ei tarvitse ottaa kaikille ajoneuvoille. Liikennevakuutusta ei esimerkiksi tarvitse ottaa traktorille, jota ei rekisteröidä ja joka kulkee maksimissaan 15 kilometriä tunnissa. Tämän lisäksi lain mukaan muun muassa maatalan moottorityökalut, lapsille tarkoitetut ajoneuvot, sähköpyörätuolit sekä Suomen valtion omistamat ajoneuvot välttävät vakuuttamisvelvollisuuden. Ajoneuvon omistaja tai haltija voi pykälän mukaisesti vakuuttaa myös rekisteröimättömän ajoneuvon, jota ei käytetä liikenteessä tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon, mutta laki ei velvoita tätä. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

11. pykälän mukaan, kun vakuutus sopimuksen solmimisesta vakuutusyhtiön ja vakuutuksenottajan välillä on sovittu, vakuutusyhtiön on viipymättä toimitettava vakuutuksenottajalle dokumentti sopimuksen yksityiskohdista, yleiskielellä vakuutuskirja, sekä vakuutusta koskevat ehdot. 12. pykälän mukaan yhtiön vakuuttamisvastuu alkaa aikaisintaan, siitä hetkestä, kun toinen sopimuksen osapuolista hyväksyy vastapuolen alkuperäisen tarjouksen, ellei muusta ole sovittu. Vastuu jatkuu uusiutuen vakuutuskausi kerrallaan, ellei vakuutusta irtisanota. Ensimmäisen kauden enimmäispituus on lain mukaan 13 kuukautta, sitä seuraavat ovat vuoden mittaisia. 13. pykälän mukaan liikennevakuutus on voimassa kaikkialla ETA-maissa. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

16. pykälä määrää, että rekisterissä olevan moottoriajoneuvon vakuutuksen voi irtisanoa tieliikennekäytön jatkuessa vain tietyissä olosuhteissa. Tällaisia tilanteita ovat esimerkiksi vakuutusyhtiön vaihto tai jos ajoneuvo varastetaan ja poliisi sekä vakuutusyhtiö ovat tietoisia tästä. Samassa pykälässä asetetaan, että vakuutus voi irtisanoutua Trafín, LVK:n tai toisen vakuutusyhtiön ilmoitukseen ajoneuvon lopullisesta poistosta tai kun ajoneuvo vaihtaa haltijaa tai omistajaa. Näissä tapauksissa vakuutus päättyy tapahtuman ilmoitettuun päivään. Ajoneuvon omistajanvaihdostilanteet ovat eritelty liikennevakuutuslaissa 18. pykälässä. Ajoneuvon omistajuuden tai haltijaoikeuden siirtyessä henkilöltä toiselle, on ajoneuvon uudella vakuuttamisvelvollisella seitsemän päivää aikaa ottaa ajoneuvolle liikennevakuutus. Mikäli tämän ajan kuluessa hänelle sattuu liikennevahinko, voidaan kyseiset vahingot korvata edellisen vakuutuksenottajan päättyneestä liikennevakuutuksesta. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Pykälät 17 ja 19 käsittelevät liikennevakuutuksen myöntämistä sekä sen voimassaolon todistamista. Liikennevakuutus on lakisääteisenä vakuutuksena myönnettävä kaikille sitä hakeville ja vakuutusyhtiön pitää antaa vihreä kortti vakuutuksen ottajalle tämän sitä pyytäessä. (Liikennevakuutuslaki 2017.) Vihreällä kortilla tarkoitetaan kansainvälistä todistusta liikennevakuutuksen voimassaolosta ja se esitetään ulkomailla vahingon sattuessa

sekä pyydettyäessä rajalla olevilla virkailijoille (Liikennevakuutuskeskus 2015.). Vakuutuksenottajalla on myös oikeus pyytää vakuutusyhtiöltä tiedot vakuutuksen kestosta yhtiössä sekä liikennevakuutetun ajoneuvon vahinkohistoriasta. Vakuutusyhtiöllä on 15 vuorokautta aikaa toimittaa henkilölle nämä tiedot, mutta vakuutusyhtiö ei ole velvoitettu toimittamaan todistusta yli viisi vuotta sitten päättyneestä vakuutuksesta. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Liikennevakuutuslain 20. pykälän mukaan vakuutusyhtiöiden pitää määritellä ehdoissaan perusteet sille, miten vakuutuksen vuosimaksu määräytyy. Nämä maksuperusteet pätevät tasapuolisesti kaikkiin vakuutuksenottajiin. Vuosimaksun tulee olla kohtuullisessa suhteessa odotettuihin kustannuksiin vakuutusyhtiön kannalta, jonka vuoksi siinä tulee olla huomioitu arvioitu riski liikennevahinkojen määrästä ja korvauksien summasta. Maksuperusteissa tulee myös määritellä vahinkohistorian yksilöllinen vaikutus eri vakuutuksenottajien osalta samanlaisiin ajoneuvoihin. Tämä tarkoittaa sitä, että esimerkiksi autoilla ja moottoripyörillä katsotaan olevan eri vahinkohistoriat, koska ne kuuluvat eri ajoneuvoluokkiin. Vakuutusyhtiö voi myös halutessaan päättää, että vakuutuksenottajan vahinkohistorialla voidaan hinnoitella useampikin kuin yksi ajoneuvo. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Pykälän 23 mukaisesti vakuutusyhtiö saa laskuttaa vakuutuksenottajaa vain siltä ajalta, kun liikennevakuutus on ollut voimassa. Vakuutuksen päättyessä vakuutusyhtiö on velvoitettu palauttamaan ylimääräiset suoritukset vakuutuksenottajalle vakuutusehdoissa määriteltujen maksuperusteiden mukaisesti. Yhtiön ei kuitenkaan tarvitse palauttaa kahdeksan euroa alittavaa summaa. Myöhässä maksetut suoritukset ovat liikennevakuutuslain pykälien 24 ja 25 mukaisesti suoraan ulosottokelpoisia ja niistä voidaan periä korkolain (633/1982) mukaista viivästyskorkoa. Tämä ei kuitenkaan lakkautta lain mukaan vakuutusyhtiön vastuuta, eli liikennevakuutus ei voi ikinä päättyä maksamattomuuteen. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Mikäli henkilö ei ole vakuuttanut lakiin sovellettavaa ajoneuvoaan, joutuu hän liikennevakuutuslain 27. ja 28. pykälien mukaisesti hyvittämään tätä: vakuutusvelvollinen joutuu maksamaan vakuutusmaksua vastaavan maksun tältä ajalta, sekä erillisen laiminlyöntimaksun. Laiminlyöntimaksu voi olla enintään kolme kertaa vakuutusmaksua suurempi. Sen suuruuden määrittelyssä tarkastellaan laiminlyönnin kestoa, tuottamuksellisuutta, henkilön aiempia laiminlyöntejä ja ajoneuvon mahdollista käyttöä laiminlyönnin aikana. Myös nämä maksut ovat lain aiempien pykälien mukaisesti viivästyskorollisia sekä ulosottokelpoisia. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

29. pykälän mukaan Valtiokonttori arvioi perittävien maksujen summan vakuuttamattomalta ajalta ja ohjeistaa LVK:ta tämän pohjalta. LVK on vastuussa vakuutusmaksua vastaan maksun sekä laiminlyöntimaksun perimisestä saatuaan ilmoituksen vakuuttamattomasta ajasta. (Liikennevakuutuslaki 2017.) Yhdessä näitä kahta maksua voidaan kutsua vakuuttamattomuusmaksuksi. Poliisilla on oikeus ottaa rekisterikilvet ajoneuvolta, joka on nähty liikenteessä ilman voimassaolevaa vakuutusta. Näiden ajoneuvojen mahdollisia vahinkotilanteita hallinnoi LVK. Pääasiallisesti vakuuttamattomuusmaksua peritään ajoneuvon haltijalta. (Liikennevakuutuskeskus 2017c.)

4.3 Liikennevahingon korvaaminen

Liikennevakuutuslain kolmannessa luvussa, pykälässä 31 säädetään, että liikennevahinko korvataan riippumatta siitä, onko kukaan osallisista henkilökohtaisesti vastuussa vahingon korvaamisesta. 32. pykälän mukaisesti, vakuutusyhtiö on korvausvelvollinen liikennevahingossa, joka on sattunut vakuutuksen ollessa voimassa. Poikkeuksellisesti, jos omistajan tai haltijan vaihdoksesta on kulunut alle seitsemän päivää, vahingot voidaan korvata entisen vakuutuksenottajan päättäneestä liikennevakuutuksesta. Mikäli vahingon aiheuttaneen ajoneuvon kotimaa on muu kuin Suomi, on LVK pääasiallisesti saman pykälän mukaan vastuussa niistä liikennevahingoista, jotka se Suomessa aiheuttaa. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

33. pykälä käsittelee liikennevahinkoja, joissa osallisena on ollut useampi kuin yksi ajoneuvo. Vahingon aiheuttaneen ajoneuvon vakuutuksesta korvataan vahinkoa kärsineelle vahinko tiettyjen edellytyksien täytyttyessä. Nämä edellytykset ovat aiheuttaneen osapuolen tuottamuksellisuus, eli huolimattomuus, liikenteen sääntöjen vastainen toiminta tai ajoneuvon epätyytyttävä kunto. Mikäli ajoneuvot ovat vahinkotilanteessa molemmat tuottamuksellisia, tai vastapuoli on myös omalla toiminnallaan aiheuttanut vahingon, korvausvastuu jaetaan ajoneuvojen vakuutuksenottajien välillä. Tällaisessa jakotilanteessa huomioidaan kaikki vahinkoon johtaneet tekijät. Henkilövahingot korvataan kuitenkin kokonaisuudessaan aina sen ajoneuvon vakuutuksesta, jossa vahingon kärsinyt on tällöin matkustanut. Henkilövahingot korvataan liikennevakuutuslain 34. pykälän mukaan vahingonkorvauslain säätämällä tavalla. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Lain kolmannen luvun kaksi viimeistä pykälää, 51 ja 52, säättävät myös vastuun jakautumisesta vakuutusyhtiöiden välillä, sekä vastuunjaosta liikennevakuutuslain ja raideliikennevastuulain mukaan. Mikäli useamman vakuutusyhtiön katsotaan olevan korvausvelvollinen liikenteessä aiheutuneesta vahingosta, jaetaan korvausvelvollisuus sen mukaan,

minkä katsotaan kaikkien asianhaarojen valossa olevan kohtuullista. Kohtuullisuuden arvioinnissa huomioidaan esimerkiksi tietyn yhtiön vakuuttaman ajoneuvon merkittävämpi syyllisyys vahingon aiheutumiseen. Mikäli vastuu korvattavuudesta katsotaan jakautuvaksi sekä liikennevakuutuslain, että raideliikennevastuulain (113/1999) mukaan, voi vahingoittunut osapuoli vaatia korvausta tahoilta, jotka ovat liikennevakuutuslain ja raideliikennevastuulain perusteilla korvausvelvollisia aiheutuneeseen vahinkoon. Tällaisessa tilanteessa vastuu jaetaan sen mukaan, miltä osin huolimattomuus ja muut tekijät ovat vaikuttaneet tilanteeseen. Korvaus voi vakuutuksesta huolimatta myös jäädä kokonaan vahingon aiheuttajan korvattavaksi, mikäli arvioidaan pykälän 33 mukaisesti, että hän omalla toiminnallaan aiheutti vahingon. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Esinevahingosta säädetään liikennevakuutuslain pykälässä 37 niin, että korvaus perustuu vahingonkorvauslakiin, ellei laki ole muuten ristiriidassa liikennevakuutuslain kanssa. Ajoneuvon vahinkoa korvattaessa ei huomioida sen mahdollista arvon alentumista. Tämän vuoksi ajoneuvon ollessa korjauskelvottomassa kunnossa, voidaan siitä korvata sen käypä arvo ennen tapahtunutta vahinkoa. Käyvällä arvolla tarkoitetaan ajoneuvon arvoa juuri ennen vahinkotapahtumaa. Tällöin vakuutusyhtiö lunastaa vakuutuksenottajalta ajoneuvon, ja yhtiöstä tulee ajoneuvon uusi omistaja. 38. pykälän mukaan esinevahingon enimmäiskorvausmäärä on 5 miljoonaa euroa jokaista vastuussa olevaa liikennevakuutusta kohti. Pykälän 40 mukaan ajoneuvon vakuutuksesta ei voida maksaa korvausta ajoneuvolle itselleen sattuneesta vahingosta tai sen sisällä olleille tavaroille. Vakuutuksenottajan liikennevakuutuksesta ei voida myöskään korvata vahinkoja, jotka ovat kohdistuneet ajoneuvon omistajan, haltijan tai kuljettajan muualla olleelle omaisuudelle. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

LVK:n korvattavista liikennevahingoista säädetään pykälissä 43-46. LVK korvaa esimerkiksi vakuuttamisvelvollisuudesta vapautettujen ajoneuvojen aiheuttamia liikennevahinkoja ja vahinkoja, joissa syyllinen ei ole tiedossa. LVK voi myös korvata ulkomailla tapahtuneita vahinkoja, sekä sellaisien ajoneuvojen aiheuttamia vahinkoja Suomessa, joiden kotimaa on muu kuin Suomi. LVK voi myös korvata vahingon, jos ajoneuvolla ei ole ollut vahingon aikana vakuutusta. Näissä tilanteissa vahinkoa ei kuitenkaan korvata, mikäli kuljettajana on ollut auton omistaja tai haltija, ja jos uskotaan kuljettajan tienneen, että vakuutusta ei ole. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Tietyissä tilanteissa korvausta voidaan myös pienentää tai se voidaan evätä vahinkoa kärsineeltä kokonaan. Lain 47. ja 48. pykälien perusteella tällaisia tilanteita voivat olla vahingoittuneen osapuolen törkeä huolimattomuus sekä suureksi arvioitu tahallisuus tilantee-

seen. Mikäli taas henkilö ajaa ajoneuvoa alkoholin tai huumausaineiden alaisena, korvataan henkilövahinkoja vain siltä osin, miten muut tekijät ovat vaikuttaneet tilanteeseen. Tällainen humaltunut tila on määritelty 1,2 promillena veressä ajaessa tai 0,53 milligrammana alkoholia litrassa ilmaa ulos hengitettäessä. Laki kuitenkin täydentää näitä korvattavuuden rajoitteita pykälässä 50 lisäämällä, että vakuutusyhtiö ei voi kieltäytyä korvaamasta vahinkoa, mikäli vahingon aiheuttaja on alle 12-vuotias, syyntakeettomassa henkilössä tilassa, tai toimiessaan sellaisien olosuhteiden vallitessa, että heidän toimintansa on hyväksyttävää. Tällainen olosuhde voi olla esimerkiksi toisen henkilön omaisuuden suojeleminen. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

4.4 Sairaanhoidon korvattavuus Suomessa

Liikennevakuutuslain neljäs luku käsittelee liikenteessä tapahtuvien henkilövahinkojen sairaanhoitokustannusten korvausta. Pykälissä 53 ja 54 säädetään, että sairaanhoidon korvattavuuden edellytyksenä on, että se täyttää tiettyjen terveydenhoitoa koskevien lakien perusteet. Nämä lait ovat kansanterveyslaki (66/1972), erikoissairaanhoitolaki (1062/1989), terveydenhuoltolaki (1326/2010), yksityisestä terveydenhuollosta annettu laki (152/1990) ja terveydenhuollon ammattilaisista annettu laki (559/1994). Näiden lakien sisältöjen mukaisesti korvataan vahinkoa kärsineelle sairaanhoidosta aiheutunut asiakasmaksu. Hoidon antanut kunta tai yhtymä saa tästä taas täyskustannusmaksun pykälän 55 mukaan. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Täyskustannusmaksu määritellään 55. pykälässä sen suuruiseksi, kuin mitä kunta olisi terveydenhuoltolain perusteella veloitettu maksamaan sellaisen potilaan hoidosta, joka ei asu kyseisessä kunnassa. Tästä summasta on vielä vähennetty asiakasmaksu, jonka vakuutusyhtiö korvaa suoraan potilaalle. Täyskustannusmaksu maksetaan kuitenkin vain siihen pisteeseen asti, kun vahingon hoidon lopputulos on saavutettu tai enintään kunnes potilaalle on diagnosoitu pysyvä vamma. Hoitoa ei voida pitää pitkäaikaisena ennen kuin laitoksessa suoritettu hoito on kestänyt yhtäjaksoisesti vähintään kolme kuukautta. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Pykälän 55 mukaisen täyskustannusmaksun saamiseksi, pitää kunnan täyttää tietyt ilmoitusluontoiset edellytykset. Hoidon suorittajan on 56. pykälän mukaisesti korvauksen saadakseen annettava vakuutusyhtiölle tarpeelliset tiedot hoitokäynneistä korvauspäätöstä varten viipymättä. Tiedon saamista ja salassapitovelvollisuutta koskevat esteet eivät myöskään päde tässä tilanteessa. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Samoin, jos hoidon aikana tehdään päätös potilaan hoidon tulevaisuudesta, on terveydenhuollon antajan velvollisuus ilmoittaa tästä vakuutusyhtiölle neljän arkipäivän sisällä.

Tämä ilmoitusvelvollisuus ei kuitenkaan päde, mikäli hoidon tarve on niin akuutti, ettei sitä voida lykätä tai jos kyse on pieneksi määritellystä hoitotoimenpiteestä, kuten vastaanotto-käynnillä tehtävästä röntgentutkimuksesta. Mikäli potilaan vakuutusyhtiö ei ole tiedossa, tehdään kyseiset ilmoitukset LVK:lle, joka ottaa toimekseen selvittää vakuutusyhtiön. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Vakuutusyhtiöllä on myös oikeus ohjata potilas tiettyyn toimipaikkaan hoidettavaksi 57. pykälän mukaisesti. Maksusitoumus on tällöin annettava viipymättä potilaalle, hoidon tarpeesta ilmoittaneelle terveydenhuollon tarjoajalle sekä sille yksikölle, jonka hoitoon potilas on siirtymässä. Mikäli hoito toteutuu julkisessa toimipisteessä, vaikka vakuutusyhtiö on antanut maksusitoumuksen ja määräyksen mennä yksityiseen toimintayksikköön, on vakuutusyhtiö lain mukaan silti velvoitettu maksamaan hoidosta toteutuva asiakasmaksu julkiselle hoidon tarjoajalle. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Mikäli yksityiselle palveluntarjoajalle ei ole maksusitoumusta ja hoito suoritetaan siellä tästä huolimatta, voidaan potilaan kohtuulliset kustannukset korvata pykälän 58 mukaisesti, kun kyse on akuutista hoidon tarpeesta tai pienimääräisestä hoidosta, kuten vastaanottokäynnistä. Mikäli kysymys on muunlaisesta hoidosta yksityisessä terveydenhuollon toimipisteessä, pitää potilaalla olla pykälän 59 mukaisesti maksusitoumus: potilaan haikiessa muunlaista hoitoa muualta kuin maksusitoumuksen osoittamasta paikasta, korvataan hänelle vain asiakasmaksun osuus, joka olisi tullut korvatuksi julkisessa toimiyksikössä. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

4.5 Korvausprosessi

Liikennevakuutuslain viides luku käsittelee syvemmin korvausten hakuprosessia. Liikennevahingossa vahinkoa kärsinyt on pykälän 60 mukaisesti oikeutettu vaatimaan korvausta suoraan vakuutuksen myöntäneeltä yhtiöltä. Korvausta tulee vaatia siltä vakuutusyhtiöltä, joka luultavimmin on vastuussa kyseisen vahinkotapahtuman korvaamisesta. Henkilövahingon sattuessa hakemus korvauksista voidaan kuitenkin myös lähettää suoraan sille yhtiölle, joka on vakuuttanut ajoneuvon, jossa ajoneuvon sisällä ollut henkilö vahingoittui – tämä tarkoittaa sitä, että henkilövahingossa niin sanottu syyllisen osapuolen etsintä ei ole välttämätöntä. Mikäli liikennevahingossa loukkaantunut henkilö ei ole ollut yhdenkään osallisen ajoneuvon sisällä vahingon aikana, on hän oikeutettu valitsemaan, kenen osapuolen vakuutuksesta hänen hoitonsa korvataan. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Liikennevakuutuslain 61. ja 62. pykälissä määritellään määrääjat korvaushakemuksen esittämiselle sekä korvauksen maksamiselle. Vahinkoa kärsineellä on kolme vuotta aikaa

hakea korvausta siitä hetkestä lähtien, kun hän on tietoinen siitä syntyneistä kustannuksista. Viimeinen aikaraja vahingon hakemiselle on kuitenkin 10 vuotta siitä, kun vahingon seuraamukset eli kustannukset tulevat ilmi. Hakemuksessa tulee olla tiedot tapahtuman ajankohdasta ja sijainnista sekä korvauksen hakijan yhteystiedot. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Mikäli hakemusta ei lähetetä ajoissa vakuutusyhtiölle, hakijalla ei ole oikeutta korvauksen maksuun ilman erittäin tärkeää selitystä viivästykselle. Vakuutusyhtiön on taas mahdollisimman pian aloitettava vahingon käsittely, kuitenkin korkeintaan viikon sisällä ilmoituksesta. Yhtiön on myös annettava korvauspäätös, eli ilmoitettava hakijalle korvauksen maksusta tai hylkäämisestä enintään kuukauden kuluttua asiakirjojen toimituksesta. Mikäli korvaussummasta nousee ilmi erimielisyyksiä, eli esimerkiksi hakijan vaatiessa suurempaa korvausta kuin mitä vakuutusyhtiö on päätöksessään valmis maksamaan, kuuluu vakuutusyhtiön suorittaa hakijalle riidaton osuus korvauksista. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Riidattomalla osuudella tarkoitetaan yhtiön määrittelemää korvaussummaa, joka heidän kuuluu kuukauden kuluessa toimittaa hakijalle. Vakuutusyhtiön kuuluu myös ilmoittaa korvauksenhakijalle, että kyseisen summan maksu ei vaikuta hakijan mahdollisuuteen hakea myöhempiä ylimääräisiä korvauksia (Finanssivalvonta 2017.). Tällöin, sekä korvauskäsittelyn muuten pitkittyessä, kuuluu vakuutusyhtiön neljännesvuoden sisällä toimittaa korvauksenhakijalle perustelu asian käsittelyn pitkittymisen syistä. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Päätöksen annettua, vakuutusyhtiön on 63. pykälän mukaan lähetettävä päätös korvauksenhakijalle sovitulla tavalla. Mikäli henkilövahingon korvaukseen on negatiivisesti vaikuttanut lääkärin lausunto tai muut fysiologiset seikat, tulee näiden syiden olla eritelty korvauspäätöksessä. 65. pykälän perusteella korvauksenhakijalla on päätöksen jälkeen vuosi aikaa pyytää erillistä kannanottoa päätökseen liikennevahinkolautakunnalta. (Liikennevakuutuslaki 2017.) Liikennevahinkolautakunnan tehtävä on antaa oma mielipiteensä vakuutusyhtiöiden ja korvaustenhakijoiden korvauskäsittelyissä, mutta heidän kannanottonsa ei kuitenkaan sido osapuolia. Lautakunnan työ on Finanssivalvonnan ja Suomen Pankin alaista. (Liikennevahinkolautakunta 2017.)

Tietyissä tilanteissa vakuutusyhtiö on liikennevakuutuslain pykälän 66 mukaan veloitettu pyytämään liikennevahinkolautakunnalta kannanottoa. Tällaisia tilanteita voivat olla pysyvä vammautuminen tai kuolema, jonka jälkeinen korvaus maksettaisiin jatkuvana tai kertakorvauksena. Myös jatkuvan korvauksen pienentäminen, erheelliset korvauspäätök-

set, tai korvaustilanteet, jotka syntyvät vaikean vamman johdosta, voidaan lähettää lautakunnalle käsittelyyn. Vakuutusyhtiön on edellä mainituissa tilanteissa konsultoitava liikennevahinkolautakuntaa ennen päätöksen antamista, ellei tilanne ratkea tuomioistuimen tai muun muutoskanavan kautta. Mikäli vakuutusyhtiö on kuitenkin eri mieltä lautakunnan antaman ratkaisun kanssa tavalla, joka ei puolla korvauksenhakijan etua, on heidän liitettävä lautakunnan ratkaisu osaksi omaa korvauspäätöstään, sekä kerrottava lautakunnalle asiasta. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Henkilövahinkoon liittyvän päätöksen viivästyessä, on vakuutusyhtiö pykälän 67 mukaisesti veloitettu suorittamaan pitkittyneeltä ajanjaksolta suurempaa korvausta korvauksenhakijalle. Samaten esinevahinkoon liittyvän päätöksen osalta, yhtiön on suoritettava viivästyskorkoa hakijalle. Molemmat korvaussummat määräytyvät korkolain mukaisesti. Kyseiset korot kuuluvat maksettavaksi heti siitä lähtien, kun vakuutusyhtiön on viimeistään pitänyt ilmoittaa päätöksestään. Liikennevahinkolautakunnan joutuessa antamaan oma päätöksensä asiasta, on vakuutusyhtiö kuitenkin veloitettu maksamaan korkoja vasta heidän käsittelynsä päätyttyä. Mikäli maksun suoritus korvauksen hakijalle on kuitenkin viivästynyt hänen itsensä takia, on yhtiö veloitettu maksamaan korkoa vasta siitä lähtien, kun kyseinen esteellisyys on loppunut. Lakipykälän tai pankkitoiminnan esteellisyyden vuoksi viivästyneeltä korvauksenmaksulta ei kuitenkaan tarvitse maksaa korkoa. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Liikennevakuutuslain pykälän 72 mukaisesti LVK on veloitettu antamaan vahingoittuneelle osapuolelle syyllisen osapuolen yhteystiedot pyydettyäessä. Samaa sääntöä sovelletaan myös vahingon sattuessa Euroopan talousalueella, kun vahinkoon syyllistynyt ajoneuvo on rekisteröity muualle kuin Suomeen; tällöin LVK:n tehtävä on antaa korvauksen hakijalle ulkomaalaisen vakuutusyhtiön tiedot sekä mahdollisen suomalaisen edustajan yhteystiedot. Kummassakaan tapauksessa, LVK:n ei tarvitse antaa tietoja vahingosta, joka on sattunut yli seitsemän vuotta sitten. (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Vakuutusyhtiöiden ja LVK:n takautumisoikeudesta säädetään liikennevakuutuslaissa pykälissä 73 ja 74. Tiettyjen edellytyksien täytyessä vakuutusyhtiö voi korvauksen maksettuaan periä korvaussummaa takaisin siltä henkilöltä, jonka katsotaan aiheuttaneen vahingon. Vakuutusyhtiö voi ryhtyä tällaisiin toimenpiteisiin esimerkiksi rattijuopumuksen tai huumausainerikoksen ollessa osa vahinkoa, jonka myötä syyllinen osapuoli jää vakuutusyhtiölle velkaa korvauksista. LVK:n takautumisoikeus perustuu keskuksen korvaustehtäviin; LVK voi korvata muun muassa tuntemattoman ajoneuvon tai vakuuttamattoman ajoneuvon aiheuttamia vahinkoja. Tällöin heillä on myös oikeus periä näitä korvauksia takai-

sin siltä, joka on oikeasti vastuussa vahingosta. Laki tällä tavoin varmistaa sen, että kärsinyt osapuoli saa korvaukset, riippumatta siitä pystyykö esimerkiksi syyllinen osapuoli maksamaan kyseiset korvaukset. (Liikennevakuutuslaki 2017.).

5 Tutkittavat vakuutusyhtiöt

5.1 LähiTapiola Keskinäinen Vakuutusyhtiö

LähiTapiola-ryhmä, eli LähiTapiola, on kahden yrityksen, Lähivakuutuksen ja Tapiolan, fuusio. Lähivakuutus perustettiin ensimmäisessä muodossaan jo 1700-luvulla, kun taas Tapiola sai alkunsa 1800-luvun puolivälissä. Yhtiöt muodostivat yhden kokonaisuuden vuonna 2012, kun ne päättivät yhdistää liiketoimintansa yhden nimikkeen alle. Tapiola oli historiallisesti keskittynyt finanssialan toimintaan, kun taas Lähivakuutus oli nimensä mukaisesti vahinkovakuutusyritys. Nimi ”Lähivakuutus” juontaa vuoteen 1983, jolloin eri paikakuntien lähivakuutusyhdistykset ottivat sen yhteiseksi nimekseen. Fuusiokeskustelut Lähivakuutuksen ja Tapiolan välillä alkoivat jo 1990-luvulla ja julkinen ilmoitus lopullisesta päätöksestä tuli julki 7.2.2012. Virallisesti LähiTapiola aloitti toimintansa 1.2.2013. (LähiTapiola 2018a.)

LähiTapiola-ryhmän ylin emoyritys on LähiTapiola Vahinkoyhtiö ja muita LähiTapiola-ryhmän muodostavia yhtiöitä ovat 20 alueellista keskinäistä vahinkovakuutusyhtiötä sekä LähiTapiola Henkiyhtiö, LähiTapiola Varainhoito, LähiTapiola Kiinteistövarainhoito ja LähiTapiola Kiinteistöpääomarahasto. LähiTapiola on asiakkaidensa omistama yhtiöryhmä, joka perustuu keskinäiseen yhtiömuotoon. LähiTapiolalla on henkilö-, yritys-, yrittäjä-, yhteisö- ja maatala-asiakkaita. (LähiTapiola 2018a.) LähiTapiolalla on 25,4 prosentin markkinaosuus suomalaisesta vahinkovakuutustoimiinnasta. Yli neljänneksen markkinaosuudella LähiTapiola on Suomen toiseksi suurin vakuutusyhtiö. (Finanssialan keskusliitto 2016.) LähiTapiolan asiakkaita, joilla on vakuutus, kutsutaan omistaja-asiakkaiksi (LähiTapiola 2018b.). LähiTapiolalla on lähes 1,6 miljoonaa omistaja-asiakasta. (LähiTapiola 2018a.) Heillä on äänioikeus yhtiökokouksissa, joissa he voivat vaikuttaa yhtiöryhmän toimintaan. Omistaja-asiakkaan etuna ovat myös alennukset ja asiakashyvitykset. (LähiTapiola 2018b.)

LähiTapiola on muuttamassa rooliaan vakuutusyhtiöstä elämänturvayhtiöksi. LähiTapiolalla on vuonna 2016 alkanut elämänturvastrategia käytössään, jolla he turvaavat asiakkaidensa elämää ja menestystä. LähiTapiolan tavoitteena on tarjota turvaa asiakkaidensa elämälle ja terveydelle, sekä asiakkaiden liiketoiminnan turvaaminen palveluiden ja tuotteiden kautta. Heidän arvojaan ovat yhteistyöllä onnistuminen, yrittäjähenkisesti toimiminen sekä omistaja-asiakkaidensa etujen edistäminen. Nämä arvot ohjaavat LähiTapiolan toimintaa. (LähiTapiola 2018c.)

5.2 If Vahinkovakuutus Oyj, Suomen sivuliike

Vuonna 1999 pohjoismaiset vakuutusyhtiöt Skandia ja Storebrand yhdistivät vakuutuskan-
tansa, jonka myötä syntyi If Vahinkovakuutus Oyj, Suomen sivuliike, eli If. Yritysten yhte-
näinen missio oli luoda menestyksekkäin vakuutusyhtiö Pohjoismaissa. Nimi If tulee sa-
masta englanninkielisestä sanasta, joka kääntyy suomenkielessä sanaksi ”Jos” (”If somet-
hing happens”). Ifin toiminta kasvoi vuonna 2001, kun myös Sammon vakuutuskanta yh-
distyi Ifin kanssa. Vuonna 2002 Torbjörn Magnussonista tuli Ifin toimitusjohtaja ja If alkoi
harjoittaa vakuuttamista myös Baltian maissa. Kaksi vuotta myöhemmin Sampo-konserni
osti Ifin muiden omistajien osuudet ja If sulautui kokonaan osaksi Sammon omistajuutta. If
on yhä tänä päivänä osa Sampo-konsernia. (If 2017a.)

If täytti virallisesti 10 vuotta vuonna 2009, mutta Ifin vakuutuskannalla on alkuperäisien
omistusyhtiöiden kautta juuret yli sata vuotta taaksepäin. Ifissä on tällä hetkellä yli 6 000
työntekijää yhdeksässä eri maassa. (If 2017a.) Asiakkaita Ifissä on näissä maissa 3,7 mil-
joonaa, sekä yksityis- että yrityspuolella. Yrityksen vakuutustoiminta jakautuu neljään eri
sektoriin – yksityisasiakkaisiin, yritysasiakkaisiin, suurasiakkaisiin, ja liiketoimintaan Bal-
tian alueella. (Sampo 2017.)

Ifin visiona on stabiliteetin ja suojan tuominen ihmisten ja yritysten arkeen. Tavoitteena on
se, että asiakkaat pitävät Ifiä markkinoiden parhaimpana vakuuttajana heidän toimimais-
saan. Sampo-konserni nimeää Ifin vahvuudeksi muita yrityksiä paremman kyvyn arvioida
riskin ja hinnan suhdetta, ja tähän pohjautuvan vakuutustarjonnan kehityksen. Ifin strate-
gia kulminoituu kolmeen pyrkimykseen. Ensimmäiseksi, If pyrkii tuottamaan korkeaa asia-
kastyytyväisyyttä ja laadukasta palvelua asiakkailleen. Toiseksi, Ifin tavoitteena on am-
mattitaito riskin arvioinnissa. Ifin kolmas kiintopiste on tuottoisa ja vakaa liiketoiminta.
(Sampo 2017.)

If pyrkii toiminnallaan torjuman vahinkoja. Ifillä on esimerkiksi keltanokkakampanja, jossa
koulunsa aloittaville jaetaan heijastinlippalakkeja. Kyseinen kampanja on tukemassa Ope-
tushallituksen järjestämää Liikenneturvallisuusviikkoa. (If 2018a.) Ifillä on myös turvalli-
suusrahoitus, jonka pyrkimyksenä on edistää turvallisuutta. Kuukausittain rahastosta tue-
taan Suomessa toimivia yhteisöjä jakamalla heijastinliivejä ja heijastimia. Näillä toimilla If
on mukana panostamassa nuorten ja lasten turvallisuuteen liikenteessä. (If 2018b.) Ifin
vastuullisuus näkyy myös siinä, että se toimii WWF Suomen yhtenä pääyhteistyökumppa-
nina. If tekee yhteistyötä myös pohjoismaisten vakuutusyhtiöiden kanssa vakuutusalan
ympäristötyön puolesta, jonka tarkoituksena on kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen
sekä ilmastomuutoksen ehkäisy. (If 2018c.)

5.3 OP Vakuutus Oy

OP Ryhmä koostuu useasta eri yrityksestä – Osuuspankista sekä ns. ”keskusyhteisön”, OP osuuskunnan eri osista. OP osuuskunta on emoyhtiö useille tytäryhtiöille, joista yksi on OP Vakuutus Oy, eli OP. OP Ryhmä omistaa kaikki sen nimikkeen alla toimivat yritykset. (Pohjola 2017.) OP Ryhmä yhdistää finanssitoiminnassaan sekä pankki- että vakuutamispalveluita, jonka vuoksi ryhmän rakenteen historia on monisäikeinen. OP Ryhmän pankkitoiminnan alku voidaan jäljittää vuoteen 1902, jolloin Osuuskassojen Keskuslainarahasto aloitettiin. OP Ryhmä osti vakuutusyhtiö Pohjolan liiketoiminnan vuonna 2005, jonka vakuuttamistoiminta alun perin juontaa vuoteen 1891, jolloin perustettiin Palovakuutus-Osakeyhtiö Pohjola. OP Ryhmä ei ollut aikaisemmin harjoittanut vakuutustoimintaa, eli ryhmän osallistuminen vakuutusalaan voidaan virallisesti katsoa alkaneeksi tällöin. Ryhmän nimi on vuodesta 2007 vuoteen 2015 ollut OP-Pohjola Ryhmä. (OP Ryhmä 2017a.) Tammikuussa 2015 OP-Pohjola Ryhmä muutti nimensä OP Ryhmäksi, jolloin Pohjola Vakuutus sai uudeksi nimekseen OP Vakuutuksen (Pohjola 2014.).

OP:lla on suurin markkinaosuus Suomessa vahinkovakuutuksien osalta. Heidän vakuutustoimintansa jakaantuu lfin tavoin neljään sektoriin; yksityisasiakkaisiin, yritysasiakkaisiin, Baltian maihin, sekä terveyteen liittyviin palveluihin. Yksityisasiakkaille OP keskittyy vakuuttamaan elämän eri osa-alueita henkilö-, omaisuus-, ja ajoneuvovakuutuksilla. Yritysten vakuutuksissa OP keskittyy henkilökunnan henkilövakuutuksiin, yrityksen omaisuuden, sekä yrityksen toiminnan vakuuttamiseen riskien varalta. OP:lla on myös yhteistyökumppaneita eri maissa, jonka myötä he pyrkivät tarjoamaan asiakkailleen vakuuttamispalveluita myös heidän ollessa ulkomailla. OP tähtää liiketoiminnassaan myös oman riskinsä pienentämiseen harjoittamalla jälleenvakuuttamista 50 eri yhtiön kanssa. OP nimeää vahvuudekseen ripeän korvauspalvelunsa. Palvelun nopeus pohjautuu yhteistyösopimuksiin, joita OP on solminut muun muassa hoitolaitoksien, mekaanikkojen ja korjaamoiden kanssa. (OP 2017b.)

OP on panostanut terveyspalveluihin perustamalla Pohjola Sairaalan. OP Vakuutus Oy omistaa Helsingissä toimivan sairaalan, joka tarjoaa hoitoa sairauksia sekä tapaturmia varten. OP tahtoo tulevaisuudessa avata uusia sairaaloita ympäri Suomea luodakseen niistä verkoston. OP järjestää myös yrityspuolen vakuutusasiakkailleen työterveyshuoltoa sairaalassa. OP:n yksityisasiakkaat voivat sairaalassa asioidessaan tehdä korvaushakemuksen suoraan sieltä käsin. (Pohjola Sairaala 2018.). Potilaan ei tarvitse olla OP:n vakuutusasiakas voidakseen käydä sairaalassa. Vuosien 2017 ja 2018 aikana OP aikoo avata Pohjola Sairaalat Helsingin ja Tampereen lisäksi myös Kuopioon, Ouluun ja Turkuun. (OP 2017c.).

OP:n strategian perustana on ryhmän muuntautuminen digitalisoitumisen myötä monialaiseksi palveluntarjoajaksi, pelkän finanssitoiminnan lisäksi. OP on panostanut tietotekniikkansa kehitykseen sijoittamalla palveluidensa kehittämiseen 300-400 miljoonaa euroa joka vuosi. OP:n arvot perustuvat ihmisten läheiseen toimintaan, vastuunkantoon ja yhteiseen menestykseen. OP jakaa toimintansa liiketoiminnalliseen ja yhteisölliseen rooliin; liiketoiminnallisessa roolissa OP pyrkii olemaan kannattava ja tuloksellinen. Yhteisöllisessä roolissa OP haluaa tuoda lisäarvoa asiakkaidensa elämiin ja kehittää heidän ympäristöään paremmaksi. (OP 2017d.)

5.4 Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia

Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennia, eli Fennia, on osa Fennia-konsernia, joka koostuu kolmesta eri yhtiöstä: Fenniasta, kuolemantapausturviin erikoistuvasta Henki-Fenniasta sekä varainhoitoon erikoistuvasta Fennia Varainhoito Oy:stä. Fennian historia alkaa vuodesta 1882 Palovakuutusyhtiö Fennian perustamisen myötä, jonka myötä Fennia on Suomen vanhin vahinkovakuuttaja. Tärkeä osuus Fennian historiaa alkaa vuodesta 1928, jolloin perustettiin Suomen Liikkeenharjoittajien Keskinäinen Vakuutusyhdistys. Kyseinen yritys tarjosi pääkaupunkiseudulla asuville yrittäjille lakisääteisiä työtapaturmavakuutuksia, toiminnan laajentuessa maanlaajuiseksi vuoden sisällä. (Fennia 2018a.)

1980-luvun alkupuolella Fennia liitettiin osaksi Suomen Liikkeenharjoittajien Keskinäistä Vakuutusyhdistystä, jolloin fuusion myötä yrityksen uudeksi nimeksi tuli Keskinäinen Yhtiö Yrittäjäinvakuutus Fennia. Vuonna 1998, Eläke-Fennia ja Henki-Fennia saivat alkunsa, jolloin myös Fennia-Ryhmä syntyi näiden yritysten sekä Yrittäjäinvakuutus Fennian yhdistymisestä. Tänä päivänä Eläke-Fennia on kuitenkin sulautunut osaksi Keskinäistä Työeläkevakuutusyhtiö Eloa, eikä kuulu osaksi Fennia-ryhmää. Tällä hetkellä Fennia-ryhmä tarjoaa asiakkailleen palveluita vakuutusten, varainhoidon, riskinhallinnan sekä säästämisen saralla. Kaikki ryhmän palvelut ovat tarjolla sekä yritys-, yrittäjä, että yksityisasiakkaille. (Fennia 2018a.)

Kolmesta yrityksestä, jotka muodostavat Fennia-ryhmän, Fennia on keskinäinen vakuutusyhtiö, joka tarkoittaa sitä, että asiakkaat omistavat yrityksen. Henki-Fennia on myös kokonaan Fennian omistama tytäryhtiö. Yrityksen omistajien ollessa yrityksen asiakkaita, Fennian tahtotilana on käyttää konsernin tulosta asiakkaidensa hyväksi. (Fennia 2018b.) Fennia tarjoaa yritys- sekä yksityisasiakkaille lakisääteisiä ja vapaaehtoisia vahinkovakuutuksia (Fennia 2018c.). Yksityisasiakkaille Fennia tarjoaa mm. ajoneuvo-, omaisuus-, henkilö-, ja eläinvakuutuksia (Fennia 2018d.).

Fennian arvoissa korostuu yritystoiminta, laadukas ja tuloksellinen palveluntarjonta sekä kehitys. Fennian toiminnan kulmakivinä ovat asiakkaan priorisointi, ammattimaisuus, innostavuus, ja vastuullinen liiketoiminta. (Fennia 2018e.) Vuoden 2016 vuosikertomuksen mukaan, Fennian tulos parani kyseisenä vuonna 417 miljoonaa euroon, joka Fennian toimitusjohtajan Antti Kuljukan katsauksen mukaan pohjautuu palveluiden ja kannattavuuden kehittämiseen. Toiminnassaan Fennia jatkaa robotiikan ja digitalisaation kehittämistä, sekä on varautumassa tulevan sosiaali- ja terveysalan uudistuksen tuomiin muutoksiin yhteiskunnallisella tasolla. EPSI Rating-raportin mukaisesti Fennia on ollut viisi vuotta putkeen Suomen suositelluin yritysvakuutusten tarjoaja. Tulevaisuutta varten Fennia ennustaa lisääntyntä kilpailukykyä vakuutusmarkkinoilla sekä muutoksia asiakaskäyttäytymisessä ja asiakkaiden odotuksissa vakuutusyhtiötä kohtaan. (Fennia 2016a.)

6 Tutkimuksen tausta ja toteutus

Alkuperäinen liikennevakuutuslaki (279/1959) astui voimaan vuonna 1959 ja sen sisältö on aiemmin määritellyt vakuutuksen maksuperusteet epäselkeästi. Nyt kumotussa pykälässä 18 todettiin, että ”Liikennevakuutusmaksujen perusteet vahvistaa sosiaaliministeriö määrääjäksi, kauintaan kolmeksi vuodeksi siten, että maksu yleensä on suurempi niistä vakuutuksista, joista on jouduttu suorittamaan korvausta, kuin muista”. Uudessa liikennevakuutuslaissa (460/2016) maksuperusteista todetaan seuraavasti:

”Maksuperusteissa on määriteltävä henkilö-, paketti-, matkailu-, kuorma- tai linja-autoa tai moottoripyörää koskevan vakuutuksen osalta vahinkohistoriatietojen vaikutus ajoneuvon tai laadultaan ja käytöltään samanlaisen ajoneuvon vakuutusmaksuun. Vahinkohistorian vaikutus voidaan kuitenkin erityisestä syystä jättää huomioimatta. Maksuperusteissa voidaan lisäksi määritellä, että vakuutuksenottajan muidenkin ajoneuvojen vahinkohistoriatiedot vaikuttavat ajoneuvon vakuutusmaksuun tai että yhden ajoneuvon vahinkohistoriatietojen perusteella hinnoitellaan useampi ajoneuvo.” (Liikennevakuutuslaki 2017.)

Aiemman lain mukaisesti, liikennevakuutuksien hinnoittelu oli määritelty suppeasti, eikä laki viitannut vakuutuksenottajan henkilökohtaiseen vahinkohistoriaan millään tavalla. Tämän vuoksi liikennevakuutuksissa vahinkohistoria oli ajoneuvokohtaista, joten vahinkohistoriaa piti kerryttää erikseen jokaiseen henkilön omistamaan ajoneuvoon. Lakimuutos on poistanut tulkinnanvaraisuutta liikennevakuutuksien hinnoittelun osalta ja antanut vakuutusyhtiöille täten mahdollisuuden hinnoitella vakuutuksia vapaammin. Nyt vakuutusyhtiöt voivat määritellä itse maksuperusteensa, mutta ottaa halutessaan vakuutuksen hinnoittelussa huomioon henkilön koko vahinkohistorian.

Vakuutusyhtiöiden ehdoissa tulee olla eriteltynä mitkä riskitekijät vaikuttavat vakuutuksen hintaan. Ehdoista tulee myös löytyä bonustaulukko. Bonustaulukosta tulee käydä ilmi, kuinka vahinko, tai toisaalta vahingottomuus vakuutuskauden aikana vaikuttaa vakuutukseen. Bonus on täten vahingottomuudesta saatava alennusprosentti, joka näkyy liikennevakuutuksen hinnassa. Liikennevakuutuksen hinta lasketaan niin, että perusvuosimaksuun tehdään bonustaulukon bonusluokan mukainen hinnanalennus. Perusvuosimaksulla tarkoitetaan liikennevakuutuksen vuosimaksua ennen hinnanalennusta. (Rantala & Kivisaari 2016, 448)

Opinnäytetyössämme tahtotilamme oli tutkia millainen vaikutus lakimuutoksella olisi vakuutuksien hintoihin, sillä koimme uudistuksella olevan vapauttava vaikutus markkinoihin. LähiTapiola oli ensimmäinen vakuutusyhtiö Suomessa, joka ilmoitti ottavansa käyttöön uuden bonustaulukon liikennevakuutuksien hinnoittelussa. 17.11.2016 LähiTapiola ilmoitti

ottavansa vuoden 2017 alusta käyttöön uuden liikennevakuutuksen, jossa lähtöbonus olisi vähintään 20 prosenttia ja korkein mahdollinen bonus 80 prosenttia. Tämän lisäksi vakuutuksenottaja pystyisi hyödyntämään samaa bonusta kaikkiin vakuuttamiinsa ajoneuvoihinsa, eikä yhden auton vahinko kuitenkaan laskisi kaikkien autojen bonusta. (LähiTapiola 2016.)

Hypotesimme oli, että LähiTapiolan radikaali uudistus motivoisi heidän lähimmät kilpailijansa uudistamaan tarjoamiansa liikennevakuutuksia. Keskeinen tahtotilamme oli tutkia, miten lakiuudistus muuttaisi vuodesta toiseen vakuutusyhtiöiden hintatasoa sekä sisäisesti, että toisiaan vastaan. Tätä varten halusimme laskea liikennevakuutustarjouksia vanhoilla hintaperusteilla vuoden 2016 lopussa sekä vuonna 2017, kaikkien tutkittavien yhtiöiden otettua käyttöön samanlaiset uudistukset.

Tutkimusmenetelmän määrittämisessä havaitsimme, että opinnäytetyön tutkimusongelman selvittäminen vaatii sekä tilastointia että havainnollistavaa tulkintaa. Opinnäytetyön empiirisessä osassa tarkastellaan taulukoiden kautta liikennevakuutuksien prosentuaalisia hinnanmuutoksia, mutta pohditaan myös syvällisemmin syytä hinnalle. Hintoja tulkitaan bonustaulukkojen uudistuksien valossa, mikä tuo tutkimukseen myös kvalitatiivisia piirteitä. Vaikka opinnäytetyön empiirinen osa pitää sisällään kvantitatiivista taulukointia, hintavertailun osalta opinnäytetyön tutkimus on enemmän suuntaa antava lukijalle, sillä vakuutusyhtiöt muuttavat hinnoitteluaan jatkuvasti. Tämän vuoksi opinnäytetyön tutkimusmenetelmä on laadullinen.

Opinnäytetyön empiirisen osuuden suunnittelussa on hyödynnetty menetelmäkirjallisuutena Jouni Tuomen ja Anneli Sarajärven Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi -kirjaa (2018). Laadullinen tutkimus ei johtopäätöksillään pyri statistisesti kärjistettyihin päätelmiin, vaan tutkimuksen tarkoituksena on havainnollistaa ilmiötä ja analysoida sitä. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 98.) Liikennevakuutuslain uudistus on opinnäytetyössä havainnollistettava ilmiö ja tutkimusongelmana on hintatason muutoksien analysointi lakiuudistuksen valossa.

Tuomi ja Sarajärvi myös esittelevät kirjassaan tutkimusmenetelmän Mixed Methods Research tai MMR. Tämä tutkimusmenetelmä yhdistelee laadullista ja määrällistä menetelmää. Perusteluna tälle ajatusmallille on se, että tutkimuksen toteuttajalla olisi enemmän vapautta valita tapa ratkaista tutkimusongelma; käytännön esimerkkinä ihmiset elämässään voivat usein ratkaista ongelmiaan samanaikaisesti kielellisesti ja matemaattisesti. Yhden tutkimuksen sisällä MMR voi ilmentyä esimerkiksi siten, että eri osiot käsittelevät

aineistoa laadullisesti ja määrällisesti, ja päätelmät lopulta yhdistetään johtopäätöksissä. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 78-80.)

Laadullisessa menetelmässä määritellään tutkimuksen metodi ja metodologia. Laadullisessa tutkimuksessa tutkimusdatan keräämisessä käytetyt metodit selittävät millaisia tuloksia tutkimuksessa saadaan. Metodologialla tarkoitetaan näiden metodien kyseenalaistamista ja sen tarkoituksena on auttaa tutkimuksen toteuttajaa löytämään järkevin tapa tutkia ilmiötä. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 17-18.)

Tutkimustulosten keräämisessä hyödynsimme laadullisessa tutkimusmenetelmässä käytettävää aineistolähteistä sisällönanalyysia. Sisällönanalyysissä on aineistoa käsiteltävä kolmen eri osa-alueen saralla. Tutkimusaineisto on pelkistettävä siten, että siihen otetaan mukaan vain olennaiset muuttujat. Tämän jälkeen aineiston eri osista on muodostettava ryhmiä, jotka helpottavat aineiston analyysia osissa. Näiden kahden vaiheen jälkeen pelkistetystä ja ryhmitellystä tutkimusaineistosta on muodostettava johtopäätökset, eli luotava teoriaa. Prosessin keskeisenä tekijänä on aineiston läpikäyminen siten, että analyysissa huomioidaan samankaltaisuudet ja erilaisuudet tutkimuksen eri vaiheissa. (Tuomi & Sarajärvi 2018, 122-127.)

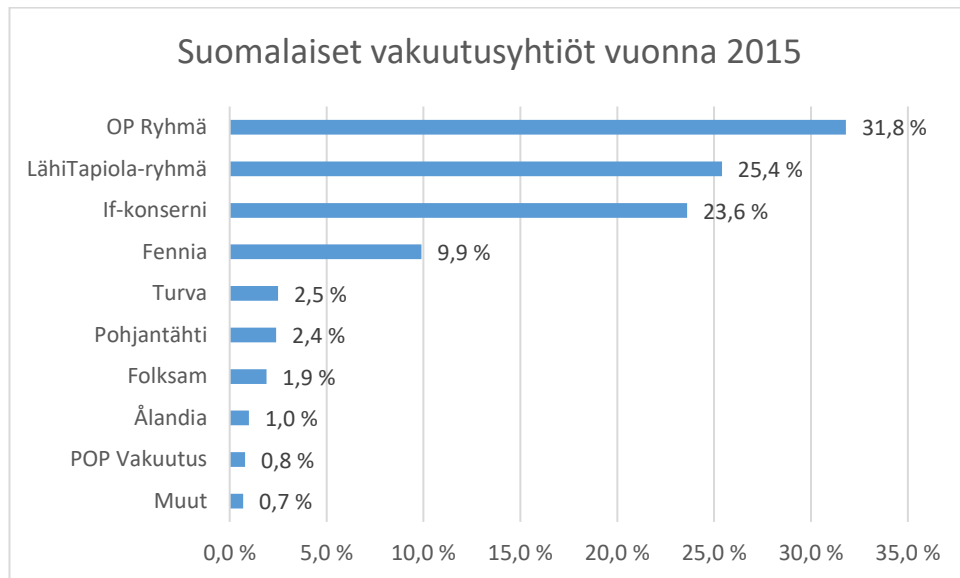
Tutkimuksen toteutuksessa otimme huomioon sen, että tyypillisesti liikennevakuutuksien hinnoittelussa vaikuttavana tekijänä on riski, joka voi vaihdella tilanteesta toiseen. Vakuutuksien hinnoittelu on yksilöllistä, jonka vuoksi laajemman ilmiön tutkiminen vaatii laajempaa aineistoa. Kaikki tutkittavien vakuutusyhtiöiden verkkolaskurit kysyivät auton rekisterinumeron, henkilötunnusta ja paikkakuntaa tai osoitetta, jonka vuoksi otimme metodissamme nämä kolme elementtiä mukaan tutkimukseen. Opinnäytetyön metodologia mielessä pitäen, muuttujat on valikoitu tutkimuksen luotettavuus mielessä pitäen. Osa muuttujista, kuten vakuutusyhtiöt sekä automerkit, ovat valittu niiden yleisyyden vuoksi. Toisaalta paikkakunnan ja henkilöiden iän kohdalla opinnäytetyössä on haettu varianssia.

Vuoden 2016 lopussa, määrittelimme seuraavat tekijät osaksi tutkimustamme:

Taulukko 1. Tutkimuksessa käytettävät muuttujat

Vakuutusyhtiö	Automerkki	Paikkakunta	Ikä
LähiTapiola	Ford (Mondeo)	Helsinki (00100)	18/19 (Henkilö A)
If	Toyota (Avensis)	Kittilä (99100)	26/27 (Henkilö B)
OP	Volkswagen (Passat)	Vaasa (65100)	55/56 (Henkilö C)
Fennia	Skoda (Octavia)	Lappeenranta (53100)	83/84 (Henkilö D)
	Volvo (V70)	Kuopio (70100)	

Tutkimusta varten valitsimme tutkittaviksi vakuutusalan toimijoiksi Suomen neljä suurinta vakuutusyhtiötä – LähiTapiolan, Ifin, OP:n sekä Fennian. Yhtiöiden markkinaosuudet määriteltiin Finanssialan keskusliiton tutkimuksessa vuonna 2016 (Kuvio 1), jossa nämä neljä yritystä olivat listan kärjessä maksutulojen perusteella. Yhdessä näiden neljän yhtiön markkinaosuus Suomessa on yli 80 prosenttia, jonka vuoksi niistä saatavien tuloksien pitäisi ilmentää suomalaisten liikennevakuutuksien hintatasoa hyvin.



Kuvio 1. Vakuutusyhtiöiden markkinaosuudet vuonna 2015 (Finanssialan keskusliitto 2016.)

Valittuamme tutkittavat vakuutusyhtiöt niiden yleisyyden perusteella, sovelsimme samaa käytäntöä myös autojen kohdalla. STT:n tutkimus nimesi vuonna 2016 Suomen suosituimmiksi automerkeiksi suuruusjärjestyksessä Volkswagenin, Toyotan, Skodan, Fordin ja Volvon (ESS 2016.). Vertailtavuuden vuoksi otimme autojen osalta myös kriteeriksi moottorin koon ja iän: kaikkien tutkittavien autojen moottorien tilavuus on kaksi litraa ja iältään autot ovat enintään viisi vuotta vanhoja. Tutkittavat autot valikoituivat Nettiauto-verkkosivustolta ja pyysimme autojen omistajilta lupaa käyttää autojen rekisterinumeroita hyödyksemme tutkimuksessa. Luottamuksellisuuden takia autojen rekisterinumeroita ei tuoda tutkimuksessa ilmi, vaan eri autoihin viitataan niiden merkin perusteella.

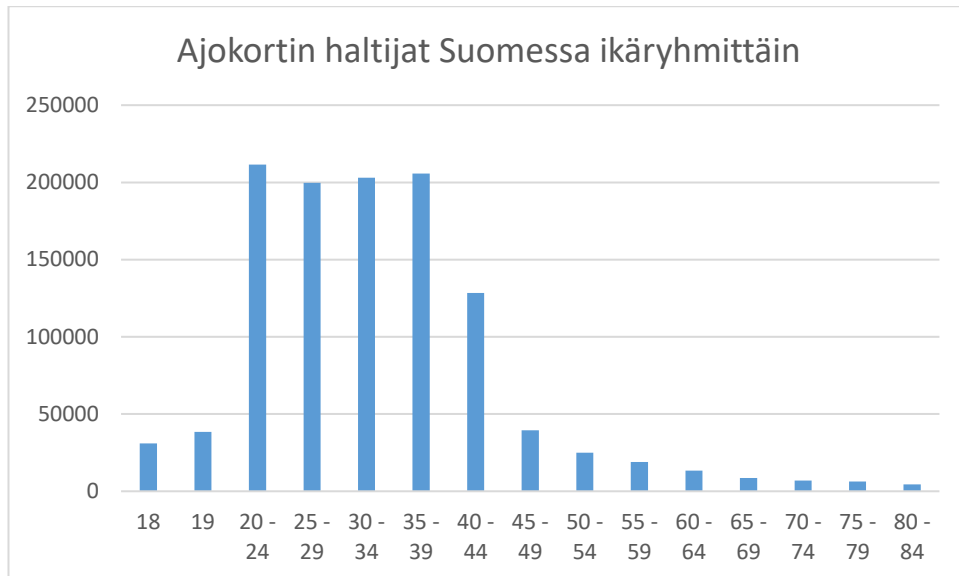
Paikkakuntien osalta valitsimme Helsingin, Kittilän, Kuopion, Vaasan, ja Lappeenrannan. Tutkittavien paikkakuntien osalta valintakriteereissä haimme varianssia taajaman ja haja-asutuksen osalta, sekä saada tutkimukseen mukaan eri puolella Suomea sijaitsevia paikkakuntia. Myös iän osalta oli tarkoituksena saada mahdollisimman laaja skaala, jonka vuoksi nuorin tutkittava henkilö oli tutkimuksen alussa 18 vuotta ja vanhin 83 vuotta.

Saimme luvan käyttää neljän eri henkilön henkilötunnuksia tutkimuksessamme. Luottamuksellisuuden vuoksi olemme nimenneet neljä tutkittavaa henkilöämme nuorimmasta vanhimpaan Henkilö A:ksi, Henkilö B:ksi, Henkilö C:ksi ja Henkilö D:ksi.

Määriteltyämme muuttujat, laskimme niiden perusteella yhteensä 400 eri liikennevakuutustarjousta 28.-30.12.2016. Tutkimuksen toinen osuus toteutettiin 30.9.2017 ja 4.-5.10.2017, jolloin laskimme samoilla tiedoilla vastaavat vakuutukset. Tutkimuksen toisen osan tulosten jälkeen jokaiselle vakuutusyhtiölle oli laskettu yhteensä 200 eri vakuutusta. Tutkimuksen toisessa osassa vakuutusyhtiöiden verkkolaskurit pohjasivat automaattisesti tutkittavien henkilöiden vahinkohistoriat osaksi hintaansa, jolloin annetuissa hinnoissa oli valmiiksi huomioitu vakuutusyhtiöiden määrittelemiä alennuksia. Tällöin laskimme erikseen vakuutusyhtiön antamasta todellisesta hinnasta perusvuosimaksun, sillä todellisessa hinnassa oli huomioitu esimerkiksi bonuksen vaikutus vakuutusmaksuun. Perusvuosimaksu oli oleellista laskea, koska tutkimuksen vertailu vuoden 2016 hintoihin ei olisi muuten ollut realistista.

Opinnäytetyössä käymme läpi yhtiökohtaisesti toteutuneet muutokset bonustaulukoihin, sekä vaikutuksen vakuutuksien hintatasoihin. Yhtiöiden bonustaulukot esitellään opinnäytetyössä sen mukaisesti, missä järjestyksessä yhtiöt ovat ne julkaisseet. Tämän vuoksi LähiTapiola esitellään ensimmäisenä ja Fennia viimeisenä. Tutkimuksessa tarkastelemme keskimääräistä perusvuosimaksua, eli hintaa ennen bonuksen tuomaa alennusta. Perusvuosimaksun vertailu on tärkeää, koska se määrittää vakuutuksen lopullisen vuosimaksun – sekä mahdollisen maksun korotuksen suuruuden, mikäli vakuutuksenottaja kärsii liikennevahingon. Tuodaksemme opinnäytetyön tulokseen kosketuspintaa todellisuuteen, testaamme myös vahinkohistorian määrän vaikutusta eri vakuutusyhtiöissä tutkimiemme henkilöiden osalta.

Toinen osuus on toteutettu vasta vuoden 2017 syksyllä, koska Fennia viimeisenä tutkittavista yhtiöistä julkaisi oman uuden bonustaulukkonsa 1.10.2017. Osa tutkittavista vakuutusyhtiöistä teki myös osaltaan pitkin vuotta pienempiä uudistuksia, kuten If, joka otti vuoden 2017 alussa käyttöön 30 prosentin lähtöbonuksen, sekä Fennia, joka mahdollisti bonusturvan omassa liikennevakuutuksessaan. Bonusturva tarkoittaa sitä, että mikäli liikennevakuutuksella on täysi bonus, ei bonus putoa ensimmäisen liikennevahingon yhteydessä, kuten yleensä. (Ranta, E. 2017.)



Kuvio 2. Ajokortin haltijat Suomessa ikäryhmittäin (Trafli 2018.)

Opinnäytetyön tutkimuksessa huomioimme sen, että eri-ikäisillä vakuutuksenottajilla vahinkohistoriat voivat erota toisistaan. Trafli tilastojen mukaan 20-24-vuotiailla on enemmän voimassaolevia B-ajokortteja kuin muilla suomalaisilla ikäryhmillä. Tästä voimme päätellä, että suurin osa ajokorteista suoritetaan tässä iässä. Neljästä tutkittavasta henkilöstämme kolme ovat tätä ikäryhmää vanhempia, joten näillä henkilöillä empiirisen päätelyn perusteella kuuluisi tyypillisesti olla enemmän vahinkohistoriaa kuin esimerkiksi 18-vuotiaalla. Liikennevakuutuksen tarkoituksena on korvata liikennevahinkoja, joten tutkimme opinnäytetyössä myös vahinkojen vaikutusta vakuutuksien hinnoitteluun. Vahinkohistoriaan pohjautuvilla esimerkitapauksilla voimme konkretisoida miten bonustaulukot eroavat toisistaan käytännössä.

7 Bonustaulukot

Liikennevakuutuksen bonusprosentti on vakuutusyhtiön määräämä tulkinta yksityishenkilön vahinkohistoriasta. Aiemmin vakuutusyhtiöiden bonustaulukot eli säännöt alennuksen antamisesta olivat yhtenäiset ja toisiaan myötäilevät, lain perusteella. Liikennevakuutuslain uudistus on kuitenkin mahdollistanut bonustaulukoiden muuttamisen, mikäli vakuutusyhtiöt näin haluavat tehdä. Tyypillisesti, mitä korkeampi bonusprosentti on, sitä enemmän vakuutuksenottaja saa alennusta liikennevakuutuksen perusvuosimaksusta. Perusvuosimaksulla opinnäytetyössä tarkoitetaan liikennevakuutuksen vuosimaksua ennen annettua bonusta.

Bonustaulukossa on kuvattu vahinkojen vaikutus liikennevakuutuksen bonuskertymään vakuutuskauden aikana, nollan ollessa alhaisin vahinkojen määrä, kolmen vahingon ollessa korkein LähiTapiolassa, Ifissä ja OP:ssa. Fennian taulukossa on huomioitu myös neljäs liikennevahinko. Vahinkojen määrän alla olevat numerot kertyvät mihin bonusluokkaan liikennevakuutuksen bonus nousee tai laskee seuraavalla vakuutuskaudella. Taulukot on muutettu yhteneviksi, sillä vuonna 2016 liikennevakuutusten ensimmäisiä bonusluokkia oli merkitty kirjaimin. Näin on pyritty tekemään taulukoista helpommin tulkittavia.

7.1 LähiTapiola

Taulukko 2. LähiTapiolan bonustaulukko vuonna 2016 (LähiTapiola 2015.)

Bonusluokka	Bonus	Seuraava luokka, jos kaudella sattuu			
		0 Vahinkoa	1 Vahinko	2 Vahinkoa	3 Vahinkoa
1	0 %	2			
2	0 %	4	1		
3	0 %	5	1		
4	5 %	5	1		
5	10 %	6	2	1	
6	15 %	7	2	1	
7	20 %	8	4	1	
8	25 %	9	5	1	
9	30 %	10	6	1	
10	35 %	11	6	1	
11	40 %	12	7	2	1
12	45 %	13	8	4	1
13	50 %	14	9	5	1
14	55 %	15	10	5	1
15	60 %	16	11	6	1
16	65 %	17	12	7	1
17	70 %	18	13	8	1
18	70 %	19	13	8	4
19	70 %	20	13	8	4
20	70 %		17	8	4

Uusi vakuutus on asettunut bonusluokkaan 3, jolloin lähtöbonus on ollut nolla prosenttia. Ensimmäisen vakuutuskauden myötä LähiTapiolassa bonuksen nousu on ollut vahingottomuuden johdosta 10 prosenttia, jonka jälkeen bonus on noussut viisi prosenttia vakuutuskauden vaihtuessa. LähiTapiolassa korkein mahdollinen bonus on ollut 70 prosenttia. LähiTapiolassa asiakas on vuonna 2016 voinut saavuttaa bonusturvan auton oltua maksimibonuksessa kolme peräkkäistä vakuutuskautta. Maksimibonuksen on LähiTapiolassa voinut lähtöbonuksesta aikaisintaan saada 13 vuodessa, kun taas bonusturvan saavuttaminen on vienyt yhteensä 16 vuotta. Bonuksen tiputus bonusturvaa lukuun ottamatta on yleisesti ollut 20 prosenttia. (LähiTapiola 2015.)

Taulukko 3. LähiTapiolan bonustaulukko vuonna 2017 (LähiTapiola 2017.)

Bonusluokka	Bonus	Seuraava luokka, jos kaudella sattuu			
		0 Vahinkoa	1 Vahinko	2 Vahinkoa	3 Vahinkoa
1	0 %	2			
2	5 %	4	1		
3	10 %	4	1		
4	15 %	5	1		
5	20 %	7	2	1	
6	25 %	7	3	1	
7	30 %	8	4	1	
8	35 %	9	5	2	1
9	40 %	10	6	3	1
10	45 %	11	7	4	1
11	50 %	12	8	5	2
12	55 %	13	9	6	3
13	60 %	14	10	7	4
14	65 %	15	11	8	5
15	70 %	16	12	9	6
16	75 %	17	13	10	7
17	80 %	18	14	11	8
18	80 %	19	14	11	8
19	80 %	20	14	11	8
20	80 %		17	14	11

LähiTapiola otti käyttöönsä uuden bonustaulukon heti vuodenvaihteessa uuden lainsäädännön voimaantulon jälkeen 1.1.2017 (LähiTapiola 2017.). Bonustaulukossa liikennevakuutuksen lähtöbonus on 20-30 prosenttia. Lähtöbonus on 20 prosenttia, mikäli vakuutuksenottajalla ei ole ajokorttia. Ajokortista on kuitenkin mahdollista saada 5 tai 10 prosenttia lisäbonusta, riippuen siitä kuinka kauan vakuutuksenottajalla on ollut ajokortti. (LähiTapiola 2018c.) Lähtökohtaisesti bonus LähiTapiolassa nousee viisi prosenttia jokaisen vahingottoman vakuutuskauden myötä. Vakuutuksenottajan on kuitenkin mahdollista saada neljän vahingottoman vuoden jälkeen niin kutsuttu viiden prosentin palkintobonus, jolloin bonusluokka nousee kahdella yhden sijaan ja bonuksen nousu on yhteensä 10 prosenttia.

Palkintobonus kertautuu, jolloin vakuutuksenottajan on mahdollista kahdeksan vuoden jälkeen saada toinen vastaava viiden prosentin korotus. Nousu bonustaulukolla edellyttää, että auto on ollut liikennekäytössä vähintään 120 vuorokautta. (LähiTapiola 2017.)

Maksimibonuksen voi saavuttaa nopeimmin kahdeksassa vuodessa, jos vakuutuksenottaja saa lähtöbonukseen lisänä 10 prosentin ajokorttikorotuksen ja otetaan huomioon palkintobonuksen vaikutus. Maksimibonus LähiTapiolassa on 80 prosenttia ja asiakas saa bonusturvan vakuutukseen bonuksen oltua maksimibonuksessa kolme peräkkäistä vakuutuskautta. Liikennevahingon sattuessa lasku bonuksissa on 15 prosenttia jokaisesta liikennevahingosta ilman bonusturvaa, eli jokainen vahinko tiputtaa bonusluokkaa kolmella. LähiTapiolassa on mahdollista hyödyntää samaa vahinkohistoriaa vakuutuksenottajan kaikkiin autoihin, eli saada niihin saman bonuskertymän. (LähiTapiola 2017.)

7.2 If

Taulukko 4. Ifin bonustaulukko vuonna 2016 (If 2016.)

Bonusluokka	Bonus	Seuraava luokka, jos kaudella sattuu			
		0 Vahinkoa	1 Vahinko	2 Vahinkoa	3 Vahinkoa
1	0 %	2			
2	0 %	4	1		
3	0 %	5	1		
4	5 %	5	1		
5	10 %	6	2	1	
6	15 %	7	2	1	
7	20 %	8	4	1	
8	25 %	9	5	1	
9	30 %	10	6	1	
10	35 %	11	6	1	
11	40 %	12	7	2	1
12	45 %	13	8	4	1
13	50 %	14	9	5	1
14	55 %	15	10	5	1
15	60 %	16	11	6	1
16	65 %	17	12	7	2
17	70 %	18	13	8	4
18	70 %	19	13	8	4
19	70 %	21	13	8	4
20	75 %	21	14	9	5
21	75 %		20	14	9

Vuonna 2016 Ifin bonustaulukko on näyttänyt hyvin samanlaiselta kuin LähiTapiolan. Ensimmäisellä vakuutuskaudella uusi vahinkohistoriaton liikennevakuutus asettuu bonusluokkaan 3, jolloin lähtöbonus on ollut nolla prosenttia. Tästä bonus on noussut ensimmäisen vakuutuskauden jälkeen luokkaan 5, eli 10 prosenttiin. Tämän jälkeen bonus on nous-

sut tasaisesti viisi prosenttia vuodessa, maksimibonuksen Ifissä ollen 75 prosenttia. Bonuksen on kuitenkin pitänyt olla neljä peräkkäistä vakuutuskautta ilman vahinkoa 70 prosentissa, jotta bonus nousisi 75 prosenttiin. (If 2016.)

75 prosentin bonuksen myötä, asiakas on myös saanut niin kutsutun Loistokuskiedun, jossa liikennevakuutuksen bonus ei ole tippunut ensimmäisen vahingon myötä. Loistokuskietu vastaa LähiTapiolan bonusturvaa. Vuonna 2016 bonustiputus vahingon myötä on ollut 0-20 prosenttia bonusluokasta riippuen, yleisimmin kuitenkin aina 20 prosenttia. Tämän lisäksi 18-26 vuotiailla kuljettajilla on ollut mahdollista saada niin kutsuttu Nuoren Loistokuskietu, jossa neljän vahingottoman vakuutuskauden jälkeen vakuutuksenottaja on saanut 20 prosenttia ylimääräistä bonusta. Jos Nuoren Loistokuskietua ei oteta huomioon, vuonna 2016 Ifissä lähtöbonuksesta maksimibonukseen nouseminen on kestänyt 17 vuotta. (If 2016.)

Taulukko 5. Ifin bonustaulukko vuonna 2017 (If 2017b.)

Bonusluokka	Bonus	Seuraava luokka, jos kaudella sattuu			
		0 Vahinkoa	1 Vahinko	2 Vahinkoa	3 Vahinkoa
1	0 %	3			
2	5 %	4	1		
3	10 %	5	1		
4	15 %	6	1		
5	20 %	7	1		
6	25 %	8	2	1	
7	30 %	9	3	1	
8	35 %	10	4	1	
9	40 %	11	5	1	
10	45 %	12	6	2	1
11	50 %	13	7	3	1
12	55 %	14	8	4	1
13	60 %	15	9	5	1
14	65 %	16	11	7	3
15	70 %	17	12	8	4
16	75 %	17	14	11	7
17	80 %		17	15	12

If on ottanut 20.5.2017 käyttöönsä uuden bonustaulukon, jossa lähtöbonus on 30 prosenttia, jolloin vakuutus asettuu bonusluokkaan 7. Bonuksen kertyminen on myös muuttunut merkittävästi, sillä bonus nousee jokaisen vahingottoman vakuutuskauden jälkeen 10 prosenttia, kunhan auto on ollut liikennekäytössä vähintään 90 päivää. Maksimibonus on nostettu 80 prosenttiin. Tämä tarkoittaa sitä, että täyden bonuksen saavuttaa Ifissä nopeimmin viidessä vuodessa. Täydessä 80 prosentin bonuksessa on mukana bonusturva. Muutoin bonuksen pudotus vahingon sattuessa määräytyy asiakkaan bonuskertymän mukai-

sesti - 75–80 prosentin bonuksessa bonus tippuu 10 prosenttia, 65–70 prosentin bonuksessa 15 prosenttia, ja 60 prosentin bonuksesta alaspäin 20 prosenttia per vahinko. Jokainen liikennevahinko siis laskee bonusluokkaa 2-4 pykälää alaspäin. Myös Ifissä LähiTapiolan tavoin on mahdollista saada sama bonus kaikkiin vakuutuksenottajan autoihin. Nykyinen liikennevakuutuslaki kieltää vahinkohistorian täyden siirron avio- tai avopuolisolta toiselle, mutta Ifin vakuutusehtojen mukaan on mahdollista ottaa toisen puolison vahinkohistoria huomioon oman vakuutuksen hinnoittelussa, mikäli puoliso antaa tähän luvan. (If 2017b.)

7.3 OP

Taulukko 6. OP:n bonustaulukko vuonna 2016 (OP 2016.)

Bonusluokka	Bonus	Seuraava luokka, jos kaudella sattuu			
		0 vahinkoa	1 vahinko	2 vahinkoa	3 vahinkoa
1	0 %	2			
2	0 %	4	1		
3	0 %	5	1		
4	5 %	5	1		
5	10 %	6	2	1	
6	15 %	7	2	1	
7	20 %	8	4	1	
8	25 %	9	5	1	
9	30 %	10	6	1	
10	35 %	11	6	1	
11	40 %	12	7	2	1
12	45 %	13	8	4	1
13	50 %	14	9	5	1
14	55 %	15	10	5	1
15	60 %	16	11	6	1
16	65 %	17	12	7	2
17	70 %		13	8	4

OP:n liikennevakuutusehtojen mukaan vuonna 2016, lähtöbonus on ollut nolla prosenttia ja korkein mahdollinen bonus on ollut 70 prosenttia. Tämä on yhtenevä LähiTapiolan bonustaulukon kanssa. Ensimmäisellä vakuutuskaudella bonus on asettunut luokkaan 3, jonka jälkeen se siirtyy luokkaan 5, jossa bonus on 10 prosenttia. Muilla vakuutuskausilla bonus nousee tasaisesti viisi prosenttia per vahingoton vakuutuskausi. Maksimibonukseen lähtöbonuksesta pääseminen OP:ssa on vuonna 2016 kestänyt 13 vuotta. Vuoden 2016 bonustaulukon mukaan liikennevahingon sattuessa yleisin bonusluokan lasku on ollut 20 prosenttia. OP:lla ei ole ollut käytössään bonusturvaa, eli bonusluokka laskee jokaisesta liikennevahingosta. Tämä poikkeaa LähiTapiolasta ja Ifistä, joissa bonusturva on jo tällöin ollut käytössä. (OP 2016.)

Taulukko 7. OP:n bonustaulukko vuonna 2017 (OP 2017.)

Bonusluokka	Bonus	Seuraava luokka, jos kaudella sattuu			
		0 vahinkoa	1 vahinko	2 vahinkoa	3 vahinkoa
1	0 %	2			
2	10 %	3	1		
3	20 %	4	1		
4	30 %	5	1		
5	40 %	6	2	1	
6	53 %	7	4	1	
7	60 %	8	5	1	
8	64 %	9	5	1	
9	67 %	10	6	2	1
10	70 %	11	6	2	1
11	72 %	12	7	4	1
12	74 %	13	7	4	1
13	76 %	14	8	5	1
14	78 %	15	9	5	1
15	80 %	16	10	6	2
16	80 %	17	11	6	2
17	80 %		15	9	5

OP:n vuonna 2017 käyttöön otettu bonustaulukko eroaa laajalti vuoden 2016 bonustaulukosta. Bonustaulukko on otettu käyttöön 1.6.2017. Lähtöbonus liikennevakuutukselle vuonna 2017 on 40 prosenttia, eli bonusluokka taulukossa on 5. Maksimibonus on 80 prosenttia. Bonus nousee vuosittain vahingottomuuden johdosta 2-13 prosenttia. Jotta bonus voi nousta, edellyttää OP auton olevan liikennekäytössä vähintään 120 päivää vuodessa. Bonuksen nousu OP:n vakuutuksella on nopeinta heti alussa, ja hitainta, kun bonus lähe-
nee maksimibonusta. Esimerkiksi viidennestä bonusluokasta nousu kuudenteen tuo liikennevakuutukseen 13 prosentin korotuksen bonukseen, kun taas luokasta 11 nousu luokkaan 12 tuo vain kahden prosentin korotuksen. (OP 2017.)

Lähtöbonuksesta maksimibonukseen vakuutuksenottaja pääsee OP:ssa aikaisintaan 10 vuodessa, eli kolme vuotta nopeammin kuin vuoden 2016 taulukolla. Vakuutuksenottajan oltua täydessä 80 prosentin bonuksessa kaksi peräkkäistä vakuutuskautta, saa hän kolmannella kaudella itselleen bonusturvan, eli bonus ei putoa ensimmäisen vahingon johdosta. OP on ottanut liikennevakuutuksiinsa bonusturvan osaksi vakuutusehtoja, sillä aiemmin myönnettyissä vakuutuksissa se ei ole ollut käytössä. Jos bonusturvaa ei ole vielä saavutettu, OP:n uudistuneessa liikennevakuutuksessa bonuksen tiputus on 10-30 prosenttia liikennevahingon sattuessa. LähiTapiolan ja Ifin tavoin, myös OP:ssa on mahdollista saada sama bonus jokaiselle vakuutuksenottajan vakuuttamalle autolle. (OP 2017.)

7.4 Fennia

Taulukko 8. Fennian bonustaulukko vuonna 2016 (Fennia 2016b.)

Bonusluokka	Bonus	Seuraava luokka, jos kaudella sattuu				
		0 Vahinkoa	1 Vahinko	2 Vahinkoa	3 Vahinkoa	4 Vahinkoa
1	0 %	2				
2	0 %	3	1			
3	0 %	5	1			
4	5 %	5	1			
5	10 %	6	2	1		
6	15 %	7	2	1		
7	20 %	8	4	1		
8	25 %	9	5	1		
9	30 %	10	6	1		
10	35 %	11	6	1		
11	40 %	12	7	2	1	
12	45 %	13	8	4	1	
13	50 %	14	9	5	1	
14	55 %	15	10	5	1	
15	60 %	16	11	6	1	
16	65 %	17	12	7	2	1
17	70 %		13	8	4	1

Fennian bonustaulukossa vuonna 2016 uusi liikennevakuutus on sijoitettu luokkaan 3, joloin lähtöbonus on ollut nolla prosenttia. Muiden tutkittavien vakuutusyhtiöiden tavoin ensimmäisen vakuutuskauden jälkeen bonus on noussut 10 prosenttia. Tämän jälkeen myös Fenniassa bonus on noussut vahingottomuuden johdosta vakuutuskauden vaihtuessa viisi prosenttia, jos auto on ollut liikennekäytössä vähintään 120 päivää. Fenniassa maksimibonus on vuoden 2016 liikennevakuutusehtojen mukaan 70 prosenttia. Maksimibonukseen vakuutuksenottaja pääsi nopeimmin Fenniassa 13 vahingottoman vuoden jälkeen. (Fennia 2016b.)

Muihin tutkittaviin vakuutusyhtiöihin verratessa Fennian bonustaulukko on erittäin samanlainen etenkin OP:n kanssa. Kummallakaan näistä vakuutusyhtiöistä ei ole bonusturvaa, kun taas Ifissä ja LähiTapiolassa on bonusturva. Fenniassa tyypillisin pudotus bonuksessa liikennevahingon johdosta on ollut 20 prosenttia. (Fennia 2016b.)

Taulukko 9. Fennian bonustaulukko vuonna 2017 (Fennia 2017.)

Bonusluokka	Bonus	Seuraava luokka, jos kaudella sattuu				
		0 Vahinkoa	1 Vahinko	2 Vahinkoa	3 Vahinkoa	4 Vahinkoa
1	0 %	2				
2	10 %	3	1			
3	20 %	4	1			
4	30 %	5	2	1		
5	40 %	7	3	1		
6	43 %	7	4	2	1	
7	46 %	8	5	3	1	
8	49 %	9	6	4	2	1
9	52 %	10	7	5	3	1
10	55 %	11	8	6	4	2
11	58 %	12	9	7	5	3
12	61 %	13	10	8	6	4
13	64 %	14	11	9	7	5
14	67 %	15	12	10	8	6
15	70 %	16	13	11	9	7
16	73 %	17	14	12	10	8
17	76 %	18	15	13	11	9
18	79 %	19	16	14	12	10
19	82 %	20	17	15	13	11
20	83 %	21	18	16	14	12
21	83 %	22	18	16	14	12
22	83 %		20	18	16	14

Tutkittavista vakuutusyhtiöistä Fennian 1.10.2017 käyttöönotettava bonustaulukko on kaikista tutkittavien vakuutusyhtiöiden bonustaulukoista poikkeavin. Fenniassa vakuutuksen lähtöbonus määräytyy vakuutuksenottajan iän mukaisesti. Vakuutuksenottajan ollessa alle 23-vuotias lähtöbonus on 40 prosenttia sijoittuen viidenteen bonusluokkaan. Lähtöbonus on 52 prosenttia sijoittuen yhdeksänteen bonusluokkaan, jos vakuutuksenottaja on 23-29 vuotias. Mikäli vakuutuksen ottava henkilö täyttää vähintään 30 vuotta samana vuonna kuin hänen liikennevakuutuksensa alkaa, on lähtöbonus 64 prosenttia ja bonusluokka 13. Maksimibonus on 83 prosenttia ja vakuutuksenottaja saa bonusturvan vakuutukseensa oltuaan kaksi vuotta maksimibonuksessa ilman vahinkoa. (Fennia 2017.)

Vuotuinen nousu vahingottomuuden johdosta Fenniassa on yhdestä kuuteen prosenttia, bonuksen ollessa ainakin 40 prosenttia. Bonus nousee liikennevakuutuksessa eniten bonuksen ollessa matalammissa bonusluokissa 1-4, jolloin nousu voi olla jopa 10 prosenttia. Viidennestä bonusluokasta, eli 40 prosentin kohdalta, bonus nousee kuusi prosenttia. Kun luokissa mennään ylöspäin, kasvu hidastuu ja esimerkiksi 82 prosentista bonus nousee vain yhden prosentin verran. Lähtöbonuksen määräytyessä iän perusteella, bonuksen nousu taulukossa eri-ikäisille kuljettajille on hyvin erityyppinen. Esimerkiksi 30-vuotias vakuutuksenottaja saavuttaa Fenniassa lähtöbonuksesta maksimibonuksen vähintään seit-

semässä vuodessa, kun taas 22-vuotiaalla tähän menee vähintään 15 vuotta. Bonusluokka nousee, jos auto on ollut liikennekäytössä vähintään 120 vuorokautta, eikä sillä ole vakuutuskauden aikana sattunut liikennevahinkoa. (Fennia 2017.)

Liikennevahingon sattuessa bonuksen lasku riippuu bonusluokasta. Bonuksen ollessa 83 prosenttia kahtena ensimmäisenä vuonna, kun bonusturvaa ei ole vielä saavutettu, lasku on neljä prosenttia. Kun bonus on 40-82 prosenttia tiputus on kuusi prosenttia. Jos bonus on 20-40 prosenttia tiputus on 20 prosenttia ja bonuksen ollessa 10 prosenttia tiputus on 10 prosenttia. Jokainen vahinko tiputtaa bonusluokkaa kahdella. Jos autolle sattuu liikennevahinko, niin toisin kuin muissa vakuutusyhtiöissä, liikennevakuutuksen bonuksen tipuminen koskee kaikkia vakuutuksenottajan autoja. (Fennia 2017.)

7.5 Bonustaulukoiden eroja

Vuonna 2016 bonustaulukoiden rakenne oli yhteneväinen. Muissa tutkittavissa vakuutusyhtiöissä maksimibonus oli 70 prosenttia, mutta Ifissä maksimibonus oli 75 prosenttia. Bonuksen nousu vahingottomuuden myötä oli ensimmäisenä vuonna uudelle vakuutuksenottajalle 10 prosenttia, jonka jälkeen nousu oli viisi prosenttia. Tyypillinen pudotus vahingon sattuessa oli 20 prosenttia. Ifissä bonusturvan sai 70 prosentin bonuksen kohdalla neljän vahingottoman vakuutuskauden jälkeen, jolloin bonus myös nousi 75 prosenttiin. LähiTapiolassa bonusturvan sai maksimibonuksessa kolmen vahingottoman vuoden jälkeen, kun taas OP:ssa ja Fenniassa ei ollut ollenkaan bonusturvaa.

Vuonna 2016 maksimibonukseen nopeimmin pääsi OP:ssa, Fenniassa ja LähiTapiolassa 13 vuodessa. Ifissä maksimibonukseen pääsi 17 vuodessa. Tässä tulee kuitenkin ottaa huomioon, että muiden maksimibonus oli tällöin 70 prosenttia, siinä missä Ifissä maksimibonus oli 75 prosenttia. Myös Ifissä 70 prosenttiin pääsi 13 vuodessa.

Vuoden 2017 uudet lainsäädännön mahdollistamat bonustaulukot eroavat toisistaan huomattavasti enemmän. Ensimmäisenä tutkittavista vakuutusyhtiöistä uuden bonustaulukon otti käyttöön LähiTapiola, heti vuodenvaihteessa. Seuraavana If toukokuun lopussa, jonka perään kesäkuun alussa myös OP julkaisi uuden bonustaulukonsa. Viimeisenä uuden bonustaulukonsa julkaisi Fennia, vasta lokakuussa.

OP:ssa, LähiTapiolassa ja Ifissä maksimibonus on 80 prosenttia, mutta bonukset kertyvät vakuutuksissa eri tavoilla. Ifissä bonus kertyy tasaisesti 10 prosenttia per vahingoton vuosi, lähtöbonuksen ollessa 30 prosenttia. LähiTapiolassa bonus kertyy viisi prosenttia

per vahingoton vuosi, vakuutuksenottajan saadessa myös neljän vuoden välein ylimääräistä bonusta viisi prosenttia. LähiTapiolassa lähtöbonus on 20-30 prosenttia, riippuen siitä onko vakuutuksenottajalla ajokortti ja kuinka kauan hänellä ajo-oikeus on ollut.

Ifissä maksimibonukseen pääsee viidessä vuodessa, kun LähiTapiolassa maksimibonukseen pääsee kahdeksassa vuodessa. OP:ssa lähtöbonus on 40 prosenttia, jonka myötä bonus nousee nopeimmin ensimmäisien vakuutuskausien aikana, nousten jo 14 prosenttia kolmessa vuodessa. Tämän jälkeen bonuksen kertyminen kuitenkin hidastuu ja maksimibonukseen vakuutuksenottaja pääsee 10 vuodessa.

Fenniassa lähtöbonus määräytyy vakuutuksenottajan iän perusteella. Lähtöbonus voi olla joko 40, 52, tai 64 prosenttia, riippuen vakuutuksenottajan iästä vakuutuksen ottamishetkellä. Maksimibonus Fenniassa on 83 prosenttia, johon vakuutuksenottaja ikänsä perusteella pääsee lähtöbonuksesta nopeimmin seitsemässä vuodessa ja hitaimmin 15 vuodessa. Bonus nousee nopeimmin Fenniassa ensimmäisien vakuutuskausien aikana, jonka jälkeen nousu tasaisesti hidastuu. Tyypillinen kertymä on yhdestä kuuteen prosenttia bonusluokasta riippuen.

OP:ssa ja Ifissä bonuksen putoaminen riippuu bonusluokasta, OP:ssa sen ollessa 0-30 prosenttia ja Ifissä 0-20 prosenttia. LähiTapiolassa bonus putoaa tyypillisesti 15 prosenttia ja Fenniassa kuusi prosenttia, bonusturvaa lukuun ottamatta. Bonusturvan vakuutuksenottaja saa Ifissä heti päästyään maksimibonukseen, OP:ssa ja Fenniassa oltuaan kaksi vuotta peräkkäin maksimibonuksessa, ja LähiTapiolassa oltuaan kolme vuotta peräkkäin maksimibonuksessa. Ifissä bonusturvan saavuttaa siis viidessä vuodessa, LähiTapiolassa 10 vuodessa ja OP:ssa 12 vuodessa. Fenniassa nopeimmin bonusturvan saavuttaa yhdeksässä vuodessa ja hitaimmin 17 vuodessa riippuen vakuutuksenottajan iästä. Muissa tutkittavissa vakuutusyhtiöissä paitsi Fenniassa, yhden liikennevakuutuksen vahinko ei alenna kaikkia vakuutuksenottajan ajoneuvojen bonuksia.

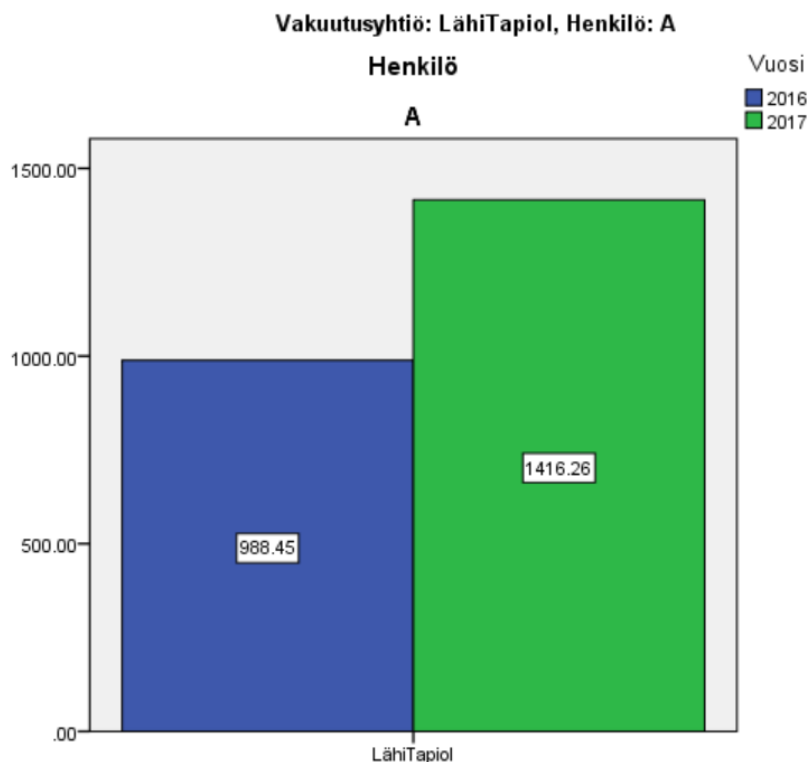
8 Vakuutukset tutkittavien henkilöiden näkökulmasta

Uusien bonustaulukoiden palkitessa vakuutuksenottajia entistä yksilöllisemmin, on vakuutusyhtiöiden hinnoittelua tarkasteltava henkilötasolla. Esimerkiksi nuoren vakuutuksenottajan liikennevakuutuksessa uusi lähtöbonus voi kilpailutustilanteessa olla ratkaiseva tekijä yhtiönvalinnan kohdalla. Henkilötasolla perusvuosimaksuja tutkien on mahdollista saada selville, ovatko vakuutusyhtiöt joutuneet nostamaan liikennevakuutuksiensa perusvuosimaksuja, eli hintaa ennen alennuksia. Tutkimustuloksien tarkastelussa kiinnitetään huomiota myös tuloksien luotettavuuteen, jonka vuoksi tutkimuksessa on otettu havaintoon myös hinnanmuutokset eri automerkkien vakuutuksien välillä. Lakiuudistuksen vaikutus eri automerkkien vakuutusten hinnoitteluun pitäisi olla minimaalista, jonka vuoksi merkittävät muutokset näissä tariffeissa voivat heijastaa tutkimuksen luotettavuutta.

Vakuutusten keskimääräiset hinnat erikseen jokaiselle henkilölle käydään läpi liitteessä 1. Liitteessä on laskettu hinnanmuutokset euroina ja prosentteina. Henkilöiden kohdalla käydyt keskimääräiset vakuutukset on laskettu 25 vakuutuksen perusteella jokaisessa tutkitavassa vakuutusyhtiössä vuosina 2016 ja 2017.

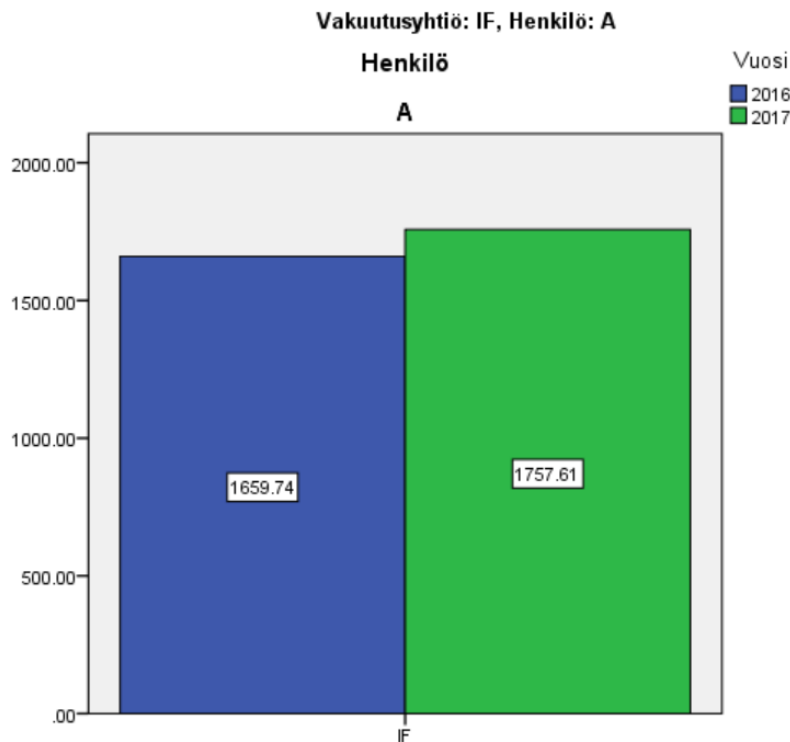
8.1 Henkilö A

Henkilö A oli 18-vuotias tutkimuksen alussa, ja tutkimuksen loputtua 19-vuotias. Hänellä oli ollut ajokortti seitsemän kuukauden ajan, eikä hänellä ole vahinkohistoriaa.



Kuvio 3. Henkilön A liikennevakuutuksien perusvuosimaksut LähiTapiolassa.

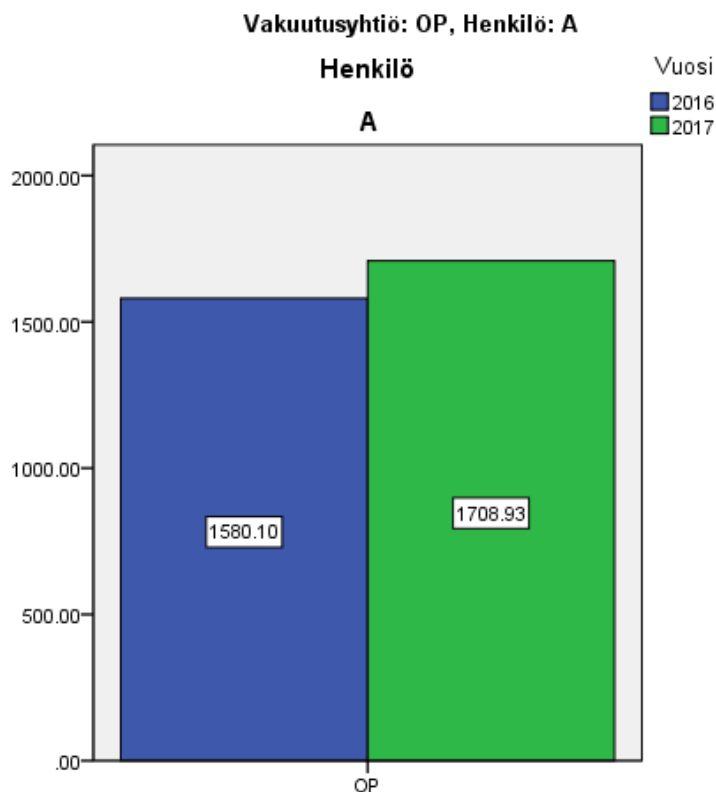
Henkilö A:n liikennevakuutuksen perusvuosimaksu oli vuonna 2016 LähiTapiolassa noin 988 euroa. Perusvuosimaksun noustua 1416 euroon vuonna 2017, on prosentuaalinen korotus noin 43 prosenttia. LähiTapiolan uudessa bonustaulukossa maksimaalinen lähtöbonus on ajokorttilisän myötä 30 prosenttia; tällöin liikennevakuutuksesta tulee lähtöbonuksesta huolimatta hintavampi kuin vuosi aikaisemmin. Tämän vuoksi korotusta voidaan pitää suurena.



Kuvio 4. Henkilön A liikennevakuutuksien perusvuosimaksut Ifissä.

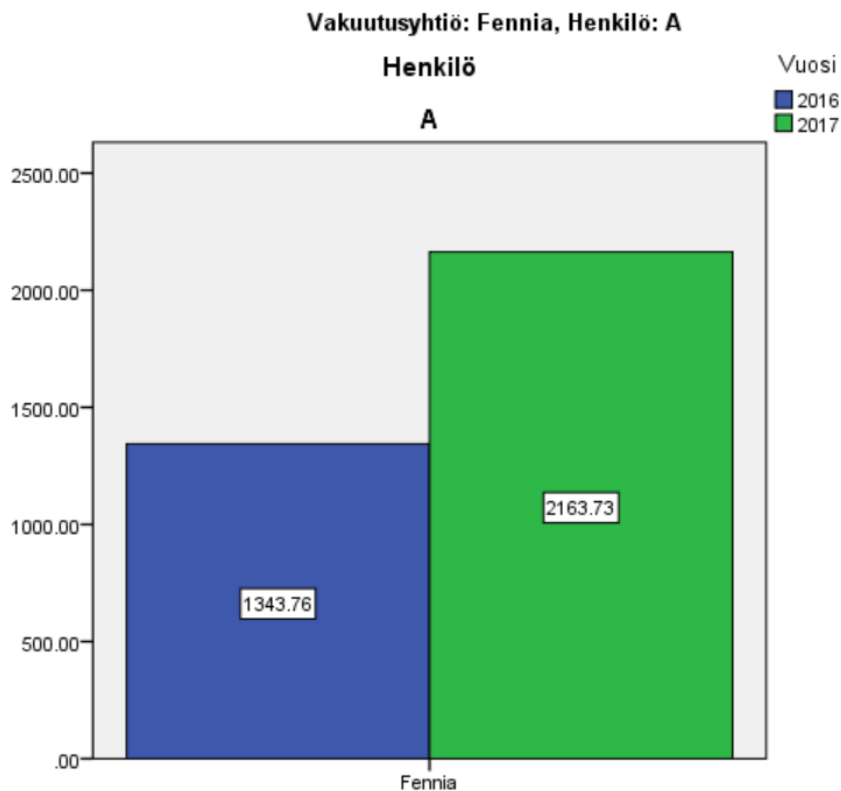
Vuonna 2016 18-vuotiaan liikennevakuutuksen keskimääräinen perusvuosimaksu Ifissä oli noin 1660 euroa. Vuonna 2017, samalla henkilöllä keskimääräinen perusvuosimaksu oli noin 1758 euroa. Tämä on noin kuuden prosentin korotus perusvuosimaksun suuruudessa. Liikennevakuutuksen todellinen hinta on Ifissä laskenut perusvuosimaksun korotuksesta huolimatta. Tämä johtuu siitä, että Ifin uudessa bonustaulukossa lähtöbonus uudelle liikennevakuutukselle on 30 prosenttia.

LähiTapiolaan verrattuna Ifin hinnat ovat huomattavasti korkeammat molempina vuosina. Henkilön A hinnoittelussa, If arvioi riskin korkeammaksi kuin LähiTapiola. Uudistettu bonustaulukko Ifissä kerryttää nuorelle vakuutuksenottajalle bonusta nopeasti, bonuksen noustessa 10 prosenttia vuotuisasti vahingottomuuden myötä. Tämän vuoksi Henkilön A kohdalla perusvuosimaksun prosentuaalista korotusta voidaan pitää maltillisena.



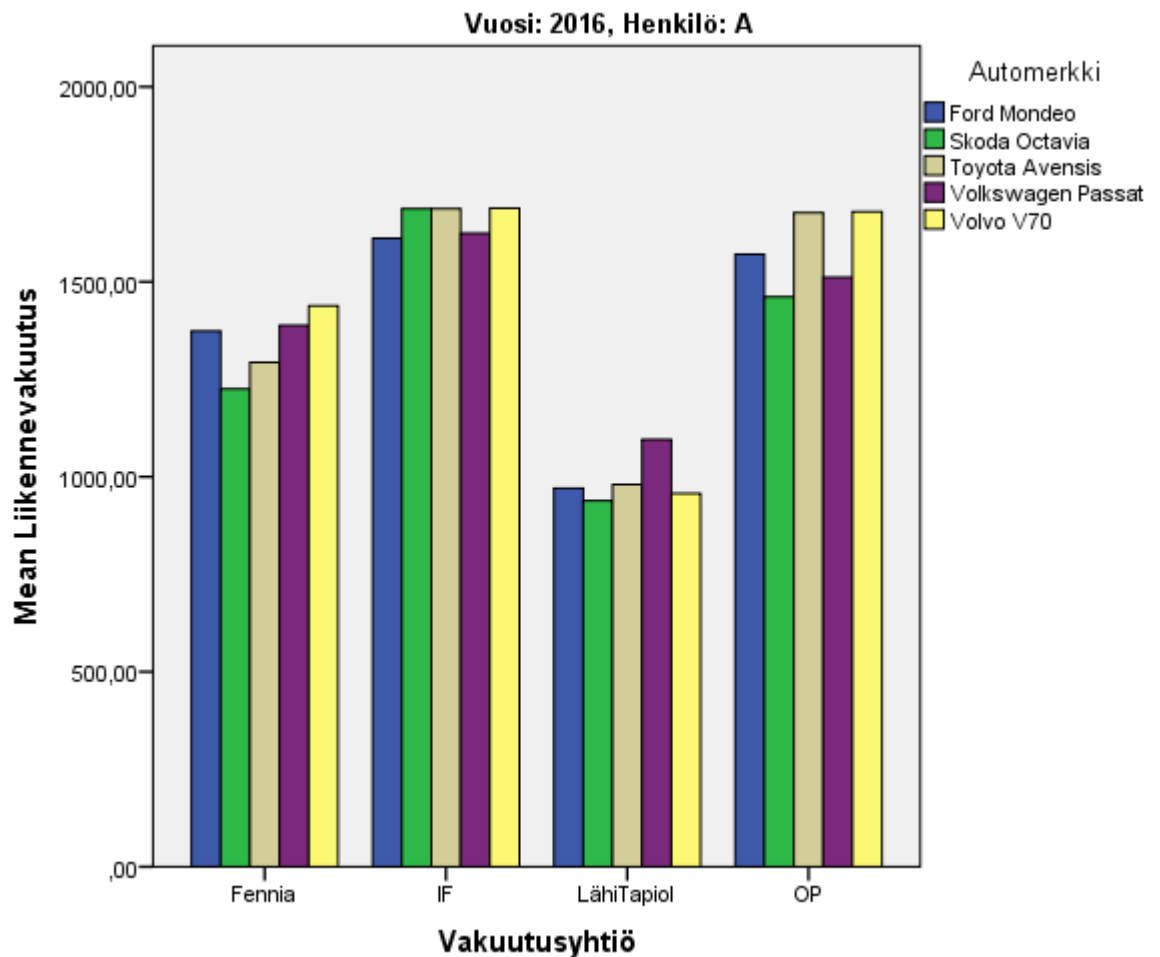
Kuvio 5. Henkilön A liikennevakuutuksien perusvuosimaksut OP:ssa.

Vuonna 2016, 18-vuotiaalla vakuutuksenottajalla keskimääräinen perusvuosimaksu liikennevakuutuksessa OP:ssa oli noin 1580 euroa. Vuoden 2017 uudistetun bonustaulukon myötä, perusvuosimaksu oli noin 1709 euroa. Vakuutuksen perusvuosimaksu on täten noussut noin kahdeksan prosenttia. Korotuksen määrä on kuitenkin alhainen, koska OP:n uusi lähtöbonus liikennevakuutukselle on 40 prosenttia. Korkean lähtöbonuksen myötä liikennevakuutuksen todellinen hinta on noin 500 euroa halvempi kuin vuonna 2016. Tämä on merkittävä hinnanalennus, sillä nuorella vakuutuksenottajalla hinta voi olla merkittävässä asemassa vakuutusta ottaessa.



Kuvio 6. Henkilön A liikennevakuutuksien perusvuosimaksut Fenniassa.

Henkilön A perusvuosimaksu Fenniassa oli vuonna 2016 noin 1344 euroa. Vuonna 2017 perusvuosimaksu Fenniassa oli noin 2164 euroa. Prosentuaalisena korotuksena tämä on noin 61 prosenttia. Korotus on kaikista tutkittavista vakuutusyhtiöistä suurin Henkilö A:lle. Fennian uudistettu bonustaulukko eroaa muista tutkittavista yhtiöistä siten, että Fenniassa lähtöbonus määräytyy vakuutuksenottajan iän perusteella. Alle 23-vuotiaalla vakuutuksenottajalla lähtöbonus on täten heidän ehtojensa mukaan 40 prosenttia. Tämä tarkoittaa sitä, että korkea lähtöbonus ei tee liikennevakuutuksesta huomattavasti halvempaa nuorelle vakuutuksenottajalle kuin vuosi aikaisemmin. Todellinen hinta vuonna 2017 on vain noin 40 euroa halvempi kuin vuonna 2016 ilman lähtöbonusta.

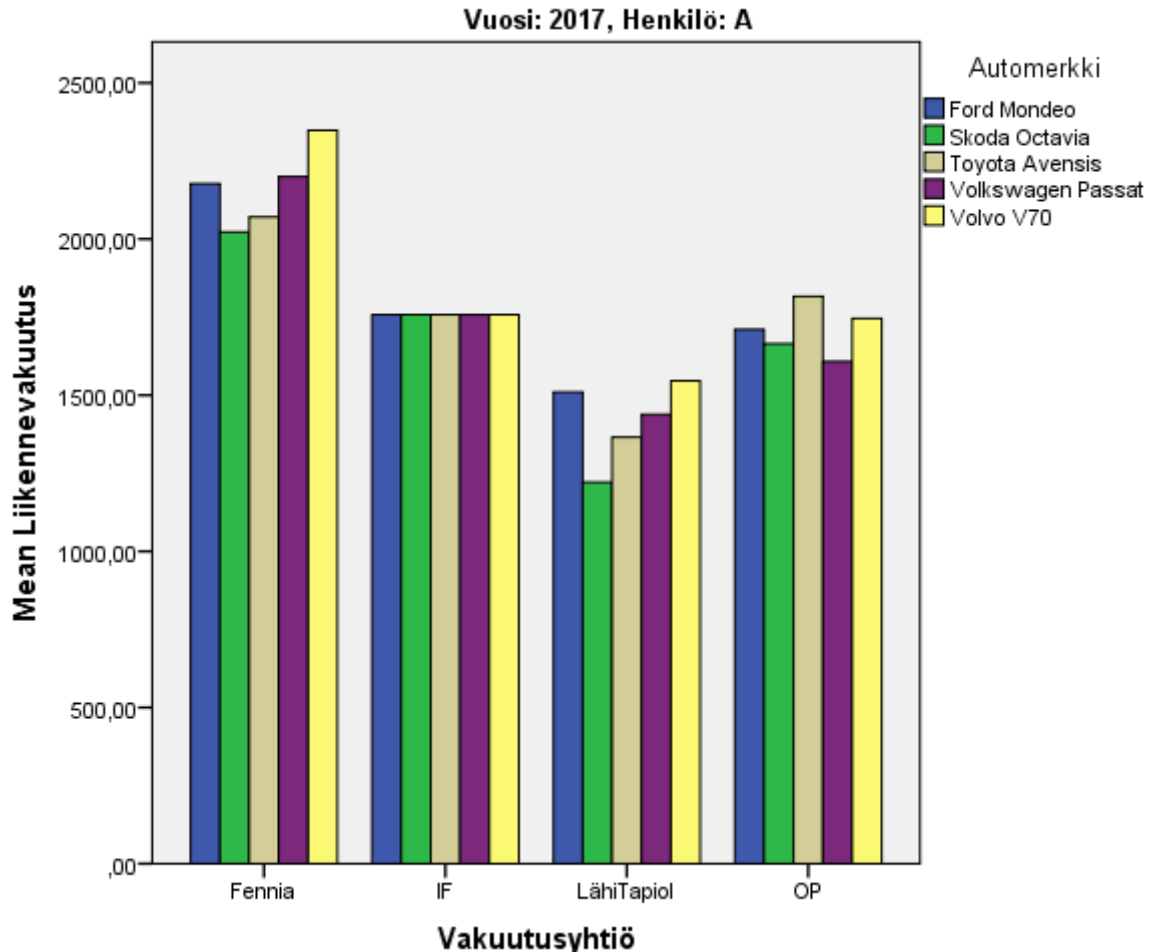


Kuvio 7 Henkilön A liikennevakuutuksien keskimääräiset perusvuosimaksut vuonna 2016 eri vakuutusyhtiöissä

Kuvio 7 havainnollistaa Henkilön A eri autoille muodostuneen keskimääräisen perusvuosimaksun eri vakuutusyhtiöissä vuonna 2016. Kaaviosta voi huomata, että vakuutusyhtiöiden hinnoittelu eroaa suuresti. LähiTapiolassa liikennevakuutuksen perusvuosimaksut olivat vuonna 2016 alhaisimmat. Ifin, OP:n ja Fennian perusvuosimaksut olivat vuonna 2016 selkeästi LähiTapiolaa korkeampia. Ifin keskimääräinen perusvuosimaksu Henkilön A liikennevakuutukselle vuonna 2016 oli 1659,74 euroa, jonka perusteella Ifissä oli tällöin korkein perusvuosimaksu Henkilölle A. Erotus Ifistä löytyvän korkeimman perusvuosimaksun ja LähiTapiolan pienimmän perusvuosimaksun välillä on vuonna 2016 ollut noin 68 prosenttia.

Liikennevakuutuksen hintaan vaikuttaa myös vakuutuksenottajan vakuuttama auto. Henkilön A liikennevakuutuksissa auton merkki ei ole yhtä merkittävässä roolissa hinnanvaihtelun suhteen verrattuna vakuutusyhtiöön. Erot hinnoissa vakuutusyhtiöiden sisällä ovat noin 100 euron suuruisia. Vähiten eroa liikennevakuutuksen perusvuosimaksussa autojen

välillä on Ifissä, eniten OP:ssa. Taulukosta huomaa, että Ifissä Skodalla, Toyotalla ja Volvolla, sekä Fordilla ja Volkswagenilla vakuutuksien perusvuosimaksut olivat täysin samansuuruiset. Tämä poikkeaa muista vakuutusyhtiöistä, sillä muissa hinnat ovat vaihdelleet enemmän automerkistä riippuen.



Kuvio 8 Henkilön A liikennevakuutuksien keskimääräiset perusvuosimaksut vuonna 2017 eri vakuutusyhtiöissä

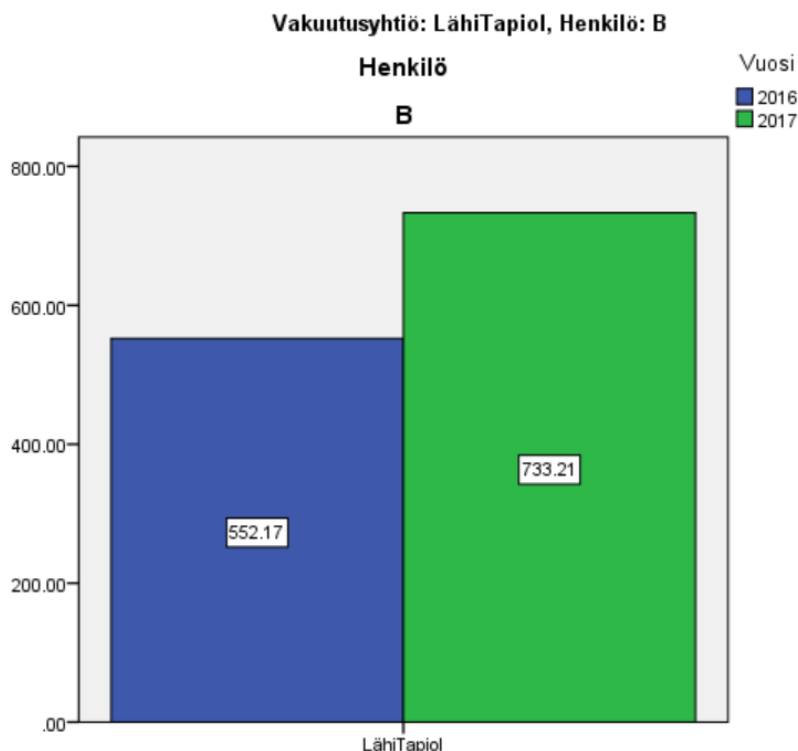
Vuonna 2017 Henkilön A liikennevakuutuksien perusvuosimaksut vaihtelivat suuresti. Liikennevakuutuksen keskimääräinen perusvuosimaksu nousi jokaisessa tutkittavassa vakuutusyhtiössä. Perusvuosimaksussa suurimman korotuksen teki euroissa ja prosenteissa Fennia yli 800 euron korotuksella, korottaen liikennevakuutuksen perusvuosimaksua keskimäärin 61 prosenttia. Prosentuaalisesti toiseksi suurimman korotuksen teki LähiTapiola, jonka korotus hinnoissa oli keskimäärin 43 prosenttia. Pienimmät korotukset perusvuosimaksuun tehtiin Ifissä ja OP:ssa. Ifissä korotus perusvuosimaksuun oli kuusi prosenttia ja OP:ssa korotus oli kahdeksan prosenttia. Prosentuaaliset erot vakuutusyhtiöiden perusvuosimaksujen välillä olivat LähiTapiolan ja Fennian kesken 53 prosenttia, kun taas LähiTapiolan ja Ifin ero oli kaventunut 24 prosenttiin.

Automerkin vaikutus perusvuosimaksuun on pysynyt kaikissa muissa vakuutusyhtiöissä paitsi Ifissä samalla tasolla verrattuna edelliseen vuoteen. Ifin perusvuosimaksuja verraten vuoden 2016 ja 2017 välillä, voidaan todeta, että automerkin vaikutus liikennevakuutuksen perusvuosimaksuun on laskenut. Paikkakunnalla oli yhä vaikutusta vakuutuksien perusvuosimaksuun; esimerkiksi Kittilässä perusvuosimaksut olivat alhaisemmat kuin Helsingissä, mutta eri automerkkien liikennevakuutukset olivat silti perusvuosimaksultaan samansuuruiset. Näin ollen myöskään keskiarvoissa ei ole hajontaa automerkkien välillä.

If ja OP toimivat huomattavasti maltillisemmin hinnanmuutosten kanssa kuin Fennia ja LähiTapiola. Fenniassa perusvuosimaksu oli Henkilölle A vuonna 2016 kolmanneksi suurin. Vuonna 2017 Fenniassa oli kuitenkin korkein perusvuosimaksu kyseiselle henkilölle. Fennian radikaali hinnankorotus nuoren vakuutuksenottajan kohdalla voi selittyä heidän bonustaulukkonsa myötä; Fennia tarjoaa yli 30-vuotiaille Suomen korkeimman 64 prosentin lähtöbonuksen. On mahdollista, että he pystyvät tarjoamaan suurempaa alennusta vanhemmille vakuutuksenottajille korottamalla vakuutusmaksuja nuorempien ikäryhmien kohdalla. LähiTapiola pysyi halvimpana vakuutusyhtiönä perusvuosimaksultaan, vaikka se nosti toiseksi eniten liikennevakuutuksien alentamattomia hintoja. Tämä kertoo LähiTapiolan alhaisesta hintatasosta jo ennen bonustaulukoiden uudistusta.

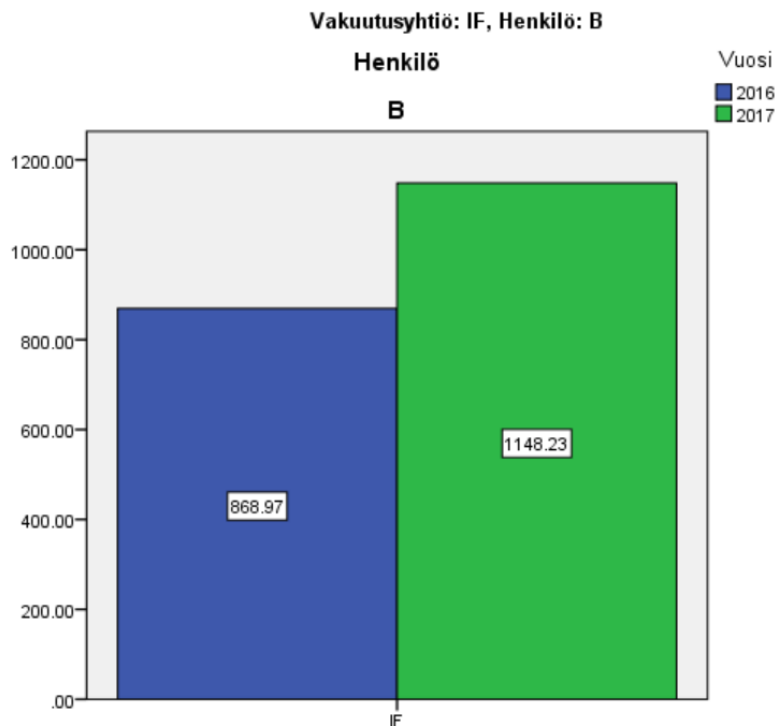
8.2 Henkilö B

Henkilö B oli tutkimuksen alkaessa 26-vuotias ja tutkimuksen loputtua 27-vuotias.



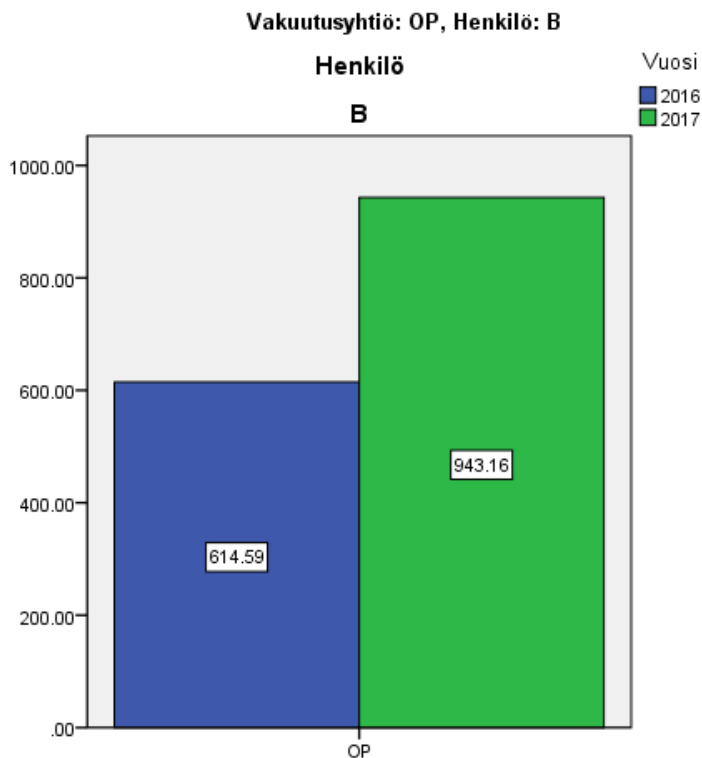
Kuvio 9. Henkilön B liikennevakuutuksien perusvuosimaksut LähiTapiolassa.

Henkilö B:n liikennevakuutuksen perusvuosimaksu oli vuonna 2016 noin 552 euroa Lähi-Tapiolassa. Vuonna 2017 perusvuosimaksuun on kohdistunut noin 33 prosentin korotus, perusvuosimaksun tällöin ollessa noin 733 euroa. Korotus on ikäryhmään nähden maltillinen, sillä kyseisellä henkilöllä voi jo tällöin olla tarpeeksi vahingotonta ajohistoriaa takana, saadakseen täyden 80 prosentin bonuksen LähiTapiolassa. Jos vakuutuksenottaja olisi ottamassa uutta liikennevakuutusta, jolloin lähtöbonus olisi 30 prosenttia, tulisi todellisesta hinnasta noin 40 euroa halvempi kuin vuonna 2016.



Kuvio 10. Henkilön B liikennevakuutuksien perusvuosimaksut Ifissä.

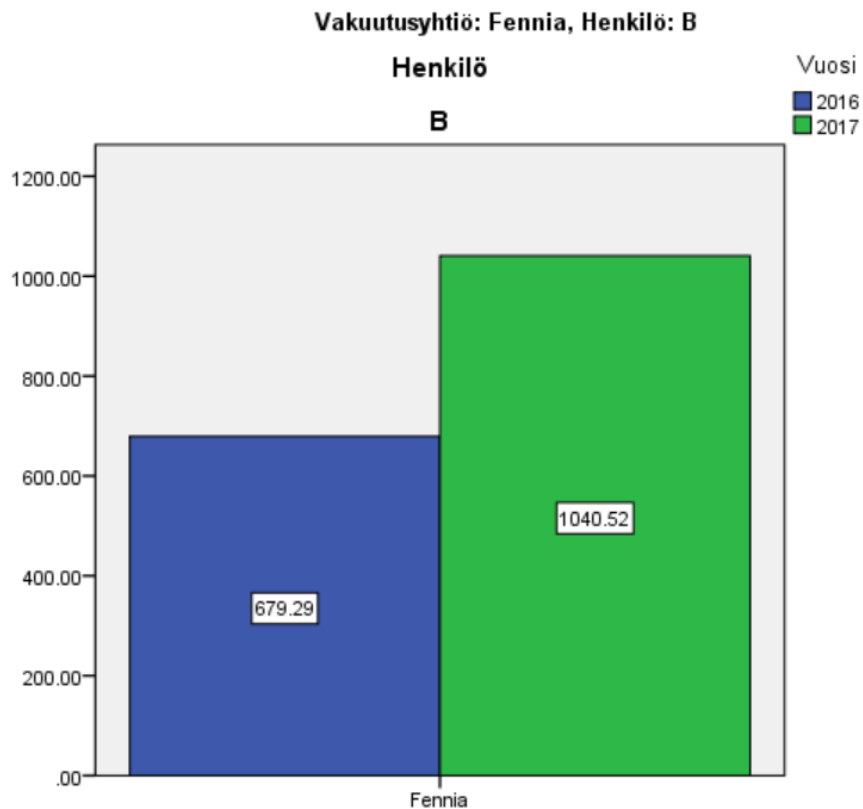
Vuonna 2016, 26-vuotiaalla vakuutuksenottajalla perusvuosimaksu Ifissä oli noin 869 euroa. Vuonna 2017, samalla henkilöllä perusvuosimaksu oli noin 1148 euroa. Korotuksena tämä on noin 32 prosenttia, eli merkittävästi suurempi kuin nuoremmalla Henkilö A:lla Ifissä. Ifin uusi bonustaulukko kasvattaa bonusta vähintään 10 prosenttia per vahingoton vuosi, jonka vuoksi perusvuosimaksun suurempi korotus hypoteettisesti perustuu siihen, että 80 prosentin bonus vaatii vain viisi vahingotonta vuotta – 27-vuotiaalla vakuutuksenottajalla voi vahingottomia vuosia olla jo tämän verran, jolloin perusvuosimaksun korotus ei välttämättä näy asiakkaan hinnassa; käänteisesti, mikäli vakuutuksenottajalla olisikin vahingottomia vuosia useampi takana, voisi uusi bonustaulukko palkitakin häntä huomattavasti entistä merkittävämmällä tavalla. Jos Henkilö B ottaisi uuden liikennevakuutuksen 30 prosentin lähtöbonuksella, tulisi hinnasta silti noin 60 euroa halvempi kuin vuonna 2016.



Kuvio 11. Henkilön B liikennevakuutuksien perusvuosimaksut OP:ssa.

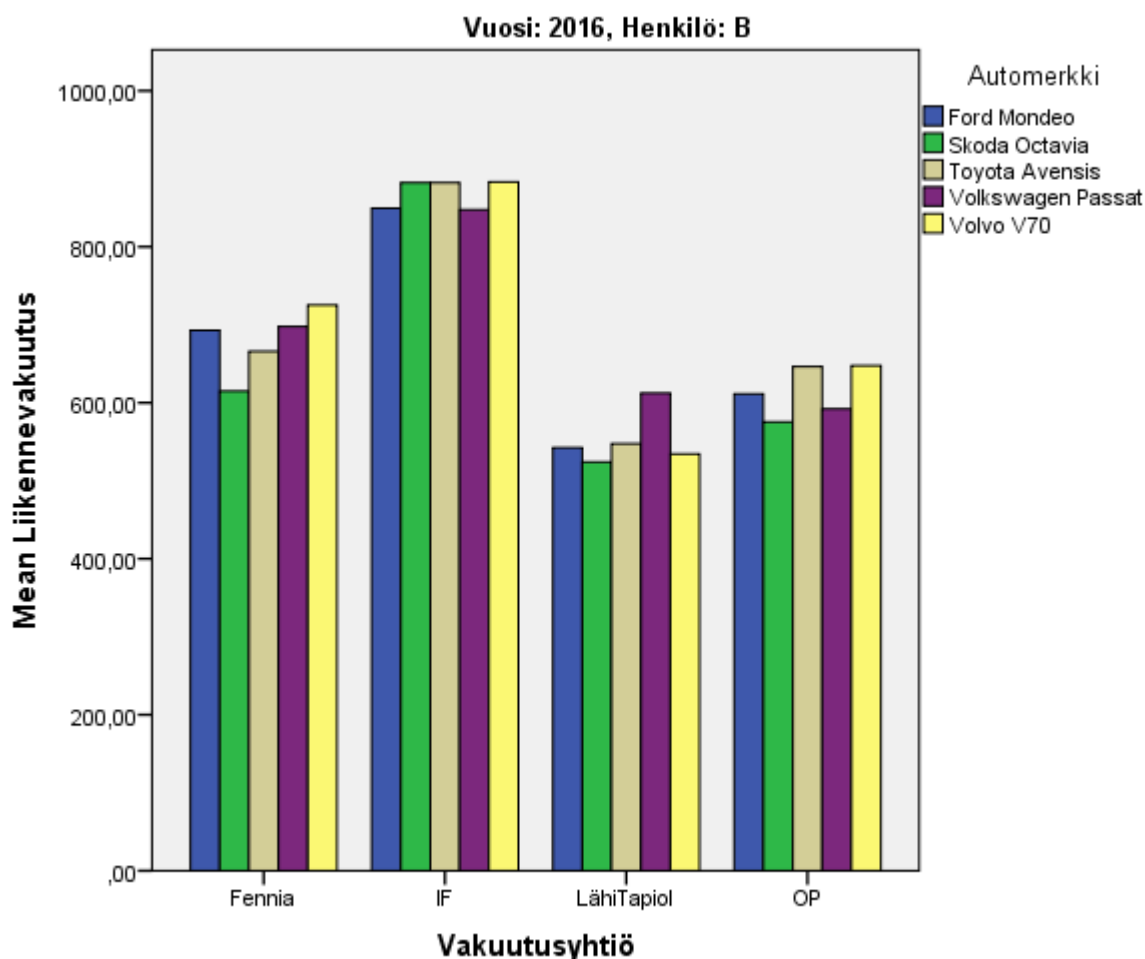
Vuonna 2016, 26-vuotiaan vakuutuksenottajan keskimääräinen perusvuosimaksu OP:ssa oli noin 615 euroa, kun taas vuonna 2017 se oli noin 943 euroa. Vuosimaksun muutos on suuruudeltaan noin 53 prosenttia. Korotus on huomattavasti suurempi kuin OP:n korotus Henkilön A perusvuosimaksussa. Tämä osittain selittyy sillä, että hintataso erittäin nuoren vakuutuksenottajan kohdalla on valmiiksi ollut paljon korkeampi kuin hieman vanhemmalla vakuutuksenottajalla. Mikäli Henkilöllä B ei olisi vahinkohistoriaa, olisi uusi liikennevakuutus 40 prosentin lähtöbonuksesta huolimatta vain hieman aiempaa vuotta halvempi.

On kuitenkin huomioitava, että vanhemmalla vakuutuksenottajalla tyypillisesti voi vahinkohistoriaa olla jo useita vuosia; tässä tilanteessa uusi liikennevakuutus OP:lla voisi tulla halvemmaksi kyseiselle henkilölle. Erotus perusvuosimaksun suuruudessa on kuitenkin sen verran merkittävä, että etenkin myöhäisemmässä vaiheessa bonustaulukkoa, liikennevakuutuksen uudistus ei palkitse vakuutuksenottajaa. Esimerkiksi 70 prosentin bonuksella vuosimaksu liikennevakuutukselle olisi ollut 184,40 euroa vuonna 2016 – 80 prosentin bonuksella vuonna 2017 vuosimaksu olisi taasen ollut 188,60 euroa. Korkeampi bonus ei siis itsessään tarkoita halvempaa hintaa vakuutuksenottajalle.



Kuvio 12. Henkilön B liikennevakuutuksien perusvuosimaksut Fenniassa.

Henkilön B osalta perusvuosimaksun prosentuaalinen korotus on samaa luokkaa kuin Henkilö A:lla Fenniassa. Perusvuosimaksu on noussut 679 eurosta 1041 euroon, jolloin korotus on noin 53 prosenttia. Vakuutuksenottajan ollessa 23-28 vuotias, on lähtöbonus Fennian uudessa bonustaulukossa 52 prosenttia. Korkea lähtöbonus tekee uudesta liikennevakuutuksesta vakuutuksen alkuvaiheessa halvemmän uudelle vakuutuksenottajalle kuin aiempänä vuonna. Henkilö B:llä lähtöbonuksesta maksimibonukseen nouseminen Fenniassa kuitenkin kestää 11 vuotta, eli kauemmin kuin muissa tutkittavissa vakuutusyhtiöissä.

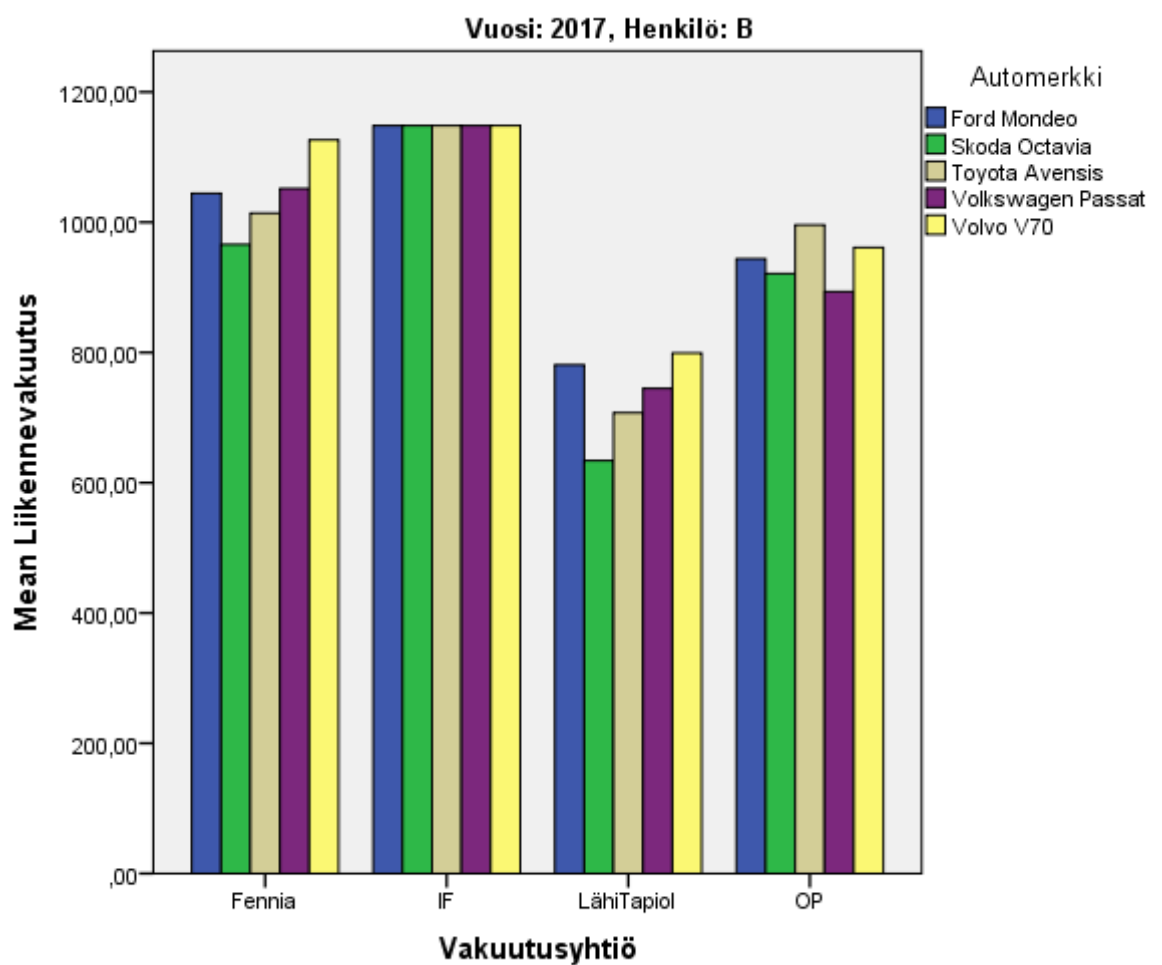


Kuvio 13. Henkilön B liikennevakuutuksien keskimääräiset perusvuosimaksut vuonna 2016 eri vakuutusyhtiöissä

Henkilön B liikennevakuutuksen perusvuosimaksu oli selkeästi suurin Ifissä, jossa vakuutuksen keskimääräinen perusvuosimaksu oli noin 870 euroa. Toiseksi suurin perusvuosimaksu oli Fenniassa, jossa keskimääräinen perusvuosimaksu oli 680 euroa, ollen 22 prosenttia pienempi kuin Ifissä. LähiTapiolassa keskimääräinen perusvuosimaksu oli pienin noin 550 eurolla, eli 36 prosenttia pienempi kuin Ifissä.

Samoin kun Henkilöllä A, Ifissä auton vaikutus liikennevakuutuksen hintaan on pienempi kuin muissa vakuutusyhtiöissä, sillä viiden tutkittavan auton kohdalla esiintyi vain kaksi eri keskimääräistä perusvuosimaksua. Muissa vakuutusyhtiöissä jokaisen tutkittavan automerkin liikennevakuutukset olivat erihintaisia. Mikään autoista ei ole tulosten perusteella yksiselitteisesti kallein tai halvin liikennevakuutuksen saralla, vaan autojen liikennevakuutusten perusvuosimaksut vaihtelevat vakuutusyhtiöittäin.

Henkilöillä A ja B on ikäeroa seitsemän vuotta. Verratessaan heidän perusvuosimaksuja, Henkilön B liikennevakuutukset olivat puolet halvempia kuin Henkilön A. Suurin ero ikäryhmien perusvuosimaksuissa löytyi OP:sta, jossa se Henkilölle A oli 1580 euroa ja Henkilölle B 615 euroa. Hintaeroa perusvuosimaksuissa oli täten melkein 1 000 euroa. Iän vaikutus vakuutuksen hintaan korostuu varsinkin nuorilla vakuutuksenottajilla ja perusvuosimaksut havainnollistavat, kuinka vakuutusyhtiöt näkevät nuoren vakuutuksenottajan vanhempaa suurempana riskinä. Perusvuosimaksu selkeästi putoaa iän myötä vakuutuksenottajilla riskin vähentyessä. Samaten, prosentuaaliset erot Henkilön B perusvuosimaksuissa ovat kapeampia kuin Henkilön A kohdalla, joka kertoo vakuutusyhtiöiden yhtenäisemmästä hinnoittelusta Henkilölle B.



Kuvio 14. Henkilön B liikennevakuutuksien keskimääräiset perusvuosimaksut vuonna 2017 eri vakuutusyhtiöissä

Henkilön B liikennevakuutuksien perusvuosimaksut nousivat kaikissa tutkittavissa vakuutusyhtiöissä vuonna 2017. Vakuutusyhtiöiden sijoitus ei kuitenkaan muuttunut perusvuosi-

maksuissa. Bonustaulukoiden uudistuksen myötä, pienin perusvuosimaksu löytyi yhä LähiTapiolasta ja korkein Ifistä. Ifin jälkeen seuraavaksi korkein perusvuosimaksu löytyi Fenniasta ja kolmanneksi korkein OP:sta.

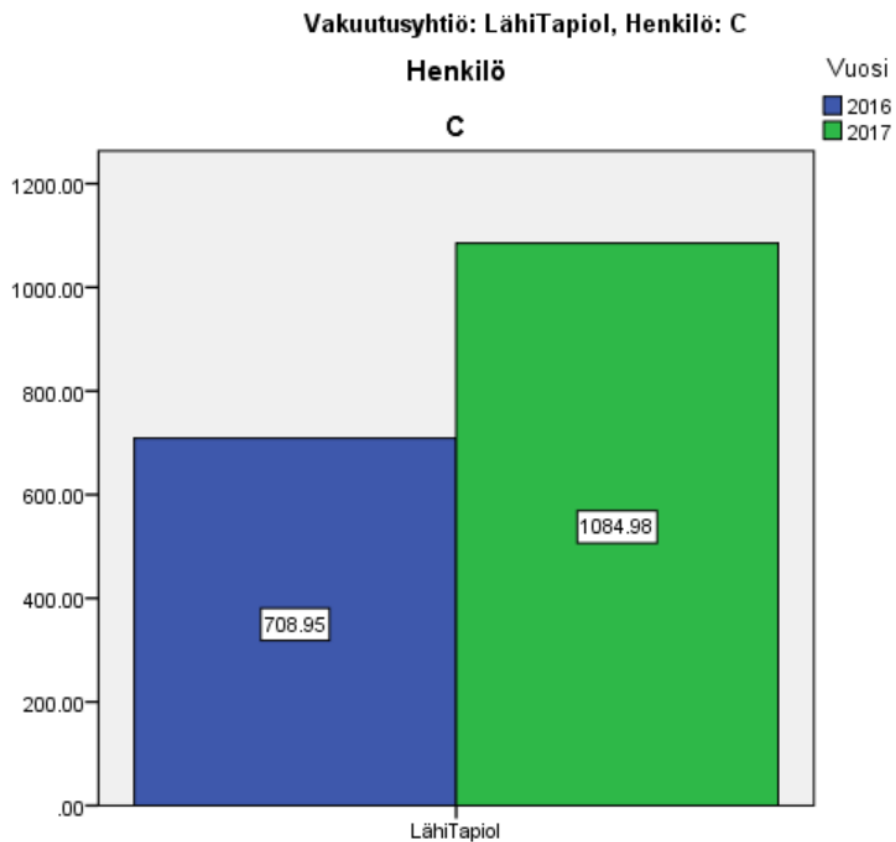
Prosentuaaliset korotukset liikennevakuutuksen perusvuosimaksuun ovat kuitenkin osassa yhtiöitä huomattavat. Eniten vuosimaksua nostivat Fennia ja OP, molempien korottaessa perusvuosimaksujaan noin 53 prosenttia. If ja LähiTapiola korottivat hintoja maltillisemmin, sillä molemmilla perusvuosimaksujen korotus oli hieman yli 30 prosenttia.

Fenniassa bonustaulukon uudistus ei ole vaikuttanut liikennevakuutuksien hinnoitteluun eri automerkkien kohdalla, vaan automerkkien välinen hinnoittelu on pysynyt samana. Ifissä taas tutkimukseen valituilla autoilla ei vaikuta olevan merkitystä hintaan, sillä niiden vakuutusmaksut ovat samat. LähiTapiolassa ja OP:ssa autojen keskinäinen järjestys on muuttunut, mutta erot eivät ole suuria aikaisempaan verrattuna.

Verratessa Henkilöiden A ja B perusvuosimaksuja vuoden 2016 ja 2017 välillä, henkilöiden hintojen välinen suhde on pysynyt samanlaisena. Henkilön B vakuutuksien perusvuosimaksut ovat edelleen noin puolet Henkilön A vakuutuksien perusvuosimaksuista. Ifissä ja OP:lla suhteet hinnoissa ovat kuitenkin kaventuneet verrattuna edelliseen vuoteen.

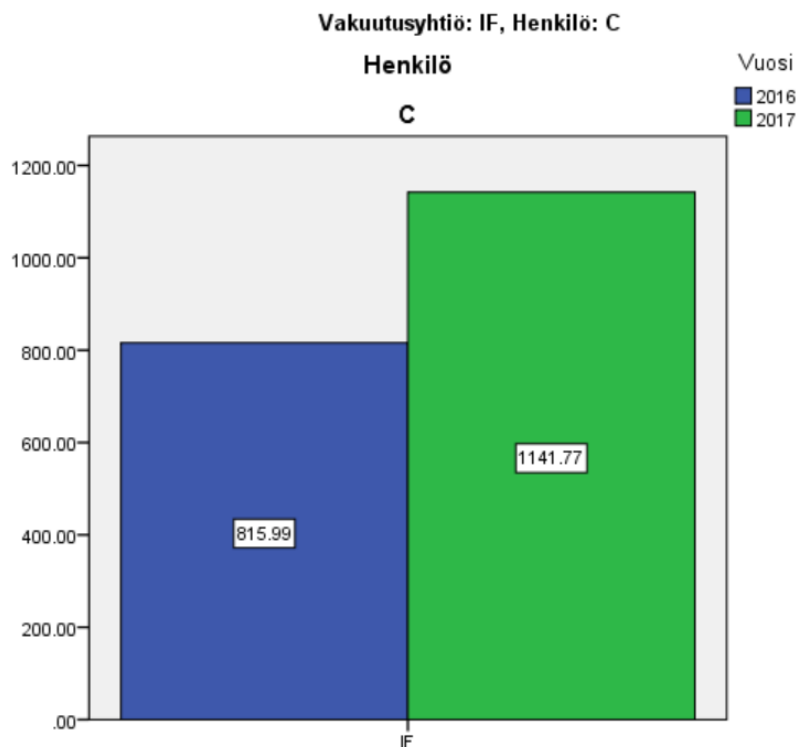
8.3 Henkilö C

Henkilö C oli tutkimuksen alkaessa 55-vuotias ja tutkimuksen loputtua 56-vuotias.



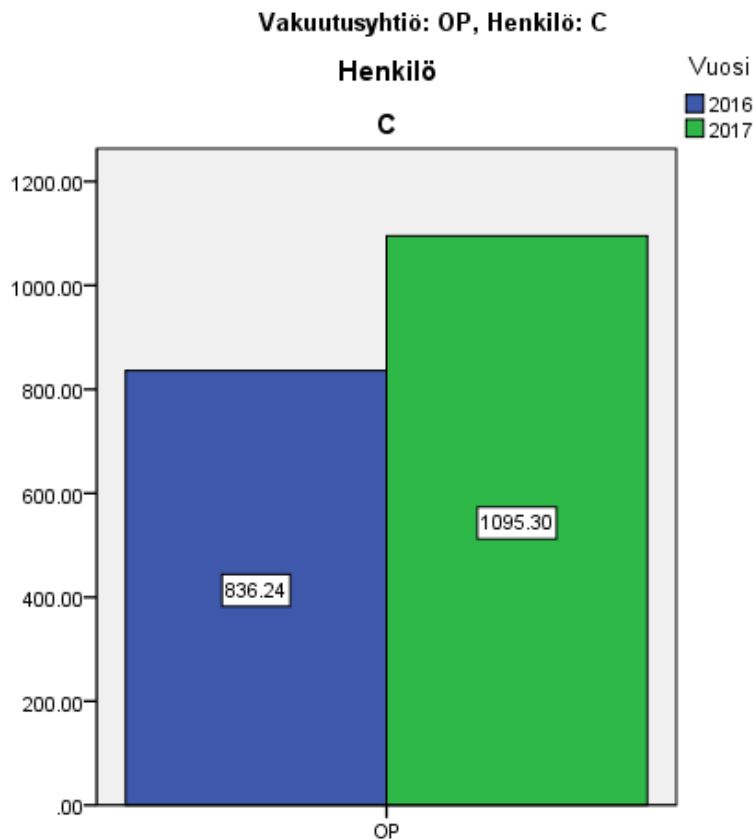
Kuvio 15. Henkilön C liikennevakuutuksien perusvuosimaksut LähiTapiolassa.

Henkilö C:n perusvuosimaksun korotus vuoden aikavälillä LähiTapiolassa on ollut muihin ikäryhmiin verrattuna melko suuri. Vuosimaksun oltua vuonna 2016 noin 709 euroa ja vuonna 2017 noin 1085 euroa, on korotuksen suuruus noin 53 prosenttia. Korotuksen prosentuaalinen suuruus luultavimmin johtuu lakiuudistuksen myötä tulleeesta mahdollisuudesta saada sama bonuskertymä useammalle ajoneuville. Tällä uudistuksella on luultavimmin asiakkaan näkökulmasta suurin vaikutus taloudellisesti, mikäli he olisivat aiemmin joutuneet kerryttämään kotitaloutensa muihin ajoneuvoihin bonuksia nolasta ylöspäin.



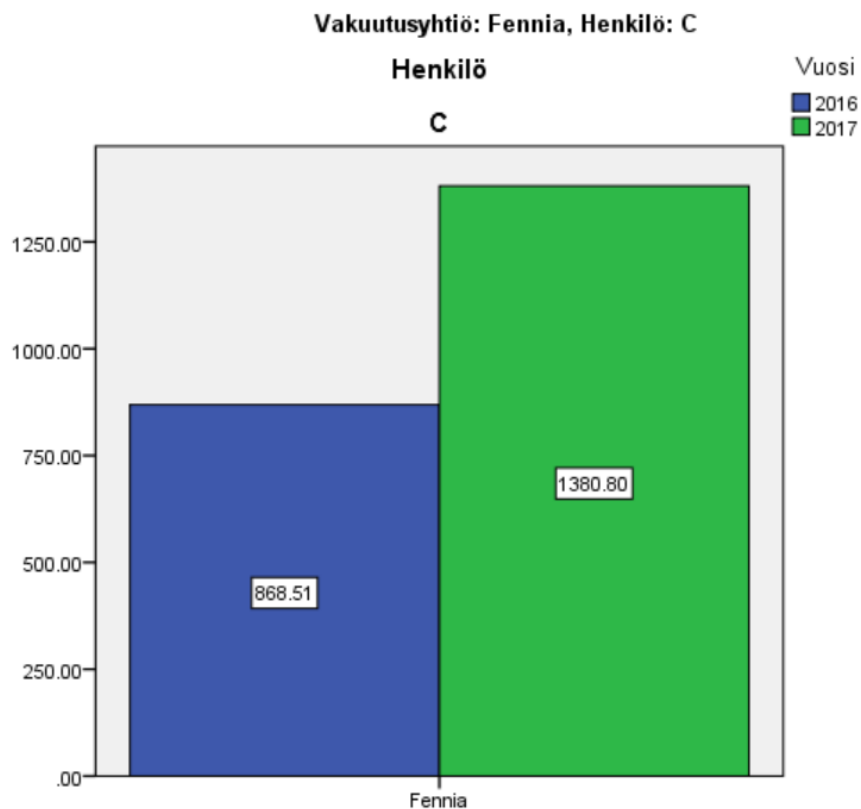
Kuvio 16. Henkilön C liikennevakuutuksien perusvuosimaksut Ifissä.

Vuonna 2016, 55-vuotiaalla vakuutuksenottajalla keskimääräinen perusvuosimaksu Ifissä oli noin 816 euroa. Vuonna 2017 perusvuosimaksu oli noin 1142 euroa, joka tarkoittaa, että vuosimaksu on noussut noin 40 prosenttia. Vuosimaksun korotus vanhemman henkilön kohdalla voi perustua esimerkiksi ajatukseen siitä, että vanhemmalla henkilöllä voi olla suurempi mahdollisuus omistaa useampia ajoneuvoja. Tällöin henkilö voi hyödyntää samaa bonuskertymää useammassa autossa ja näin saada saman alennusprosentin kaikkiin autoihinsa. Ifin uudessa bonustaulukossa bonus nousee muita tutkittavia yhtiöitä nopeammin, joten korotus ei tunnu tästä näkökulmasta merkittävän suurelta.



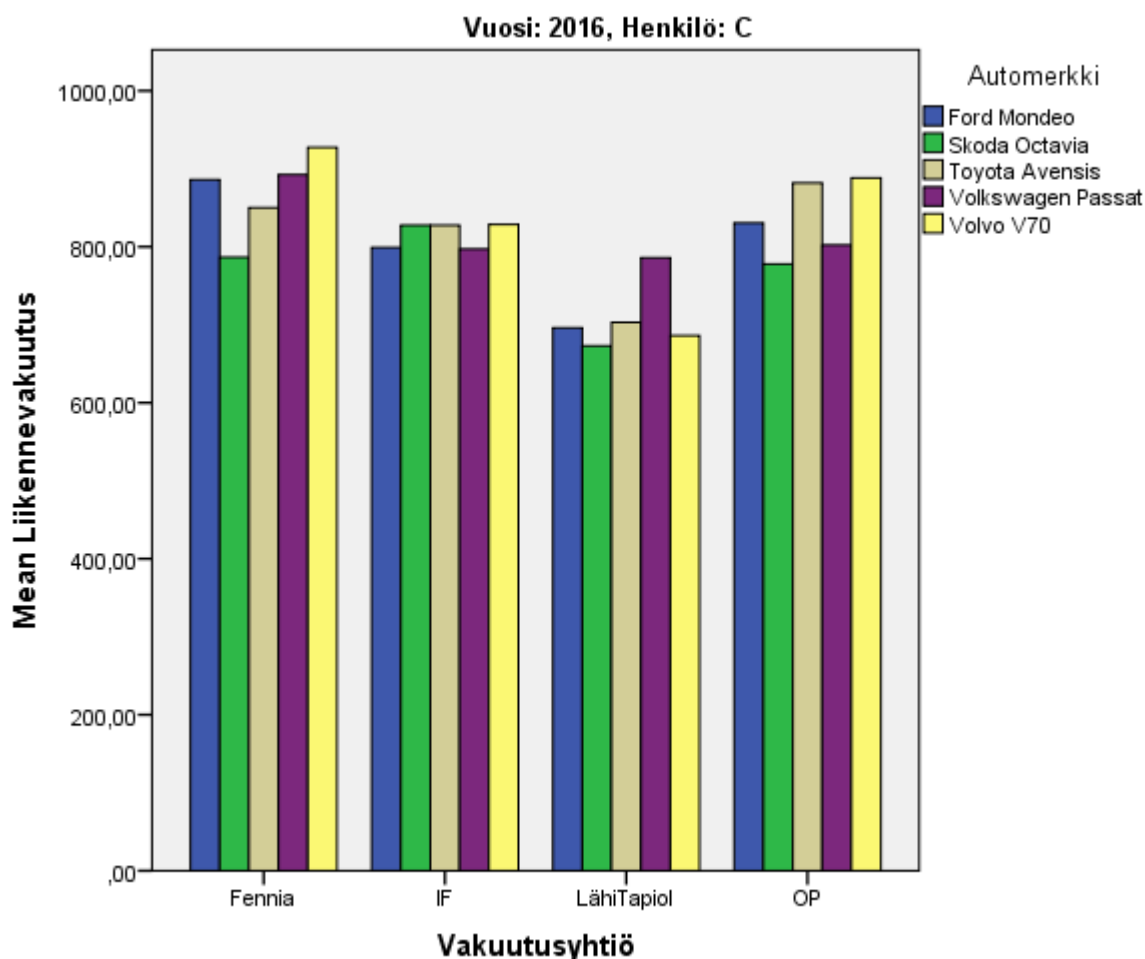
Kuvio 17. Henkilön C liikennevakuutuksien perusvuosimaksut OP:ssa.

Henkilö C:llä perusvuosimaksu oli vuonna 2016 noin 836 euroa ja vuosi myöhemmin maksu oli 1095 euroa. Korotuksena tämä on noin 31 prosenttia. Henkilö C:n ikäisen henkilön voidaan yhtiön näkökulmasta arvioida omaavan enemmän vahinkohistoriaa, jolloin todennäköisyys suuremman bonuksen saamisesta on myös suurempi. Samaten, OP:n uusi bonustaulukko mahdollistaa saman bonuksen saamisen useammalle ajoneuvolle, jolloin vakuutusyhtiön näkökulmasta, on perusvuosimaksun korotus tehtävä kompensoimaan asiakkaan saamia alennuksia. Kuten muidenkin yhtiöiden kohdalla, merkittävin taloudellinen etu asiakkaalle syntyy siinä tilanteessa, jossa hän pystyy saamaan saman bonuskertymän useammalle ajoneuvolle. Samaten, OP:n lähtöbonuksen ollessa kuitenkin 40 prosenttia, voidaan korotusta pitää maltillisena myös aloittelevienkin kuljettajien näkökulmasta.



Kuvio 18. Henkilön C liikennevakuutuksien perusvuosimaksut Fenniassa.

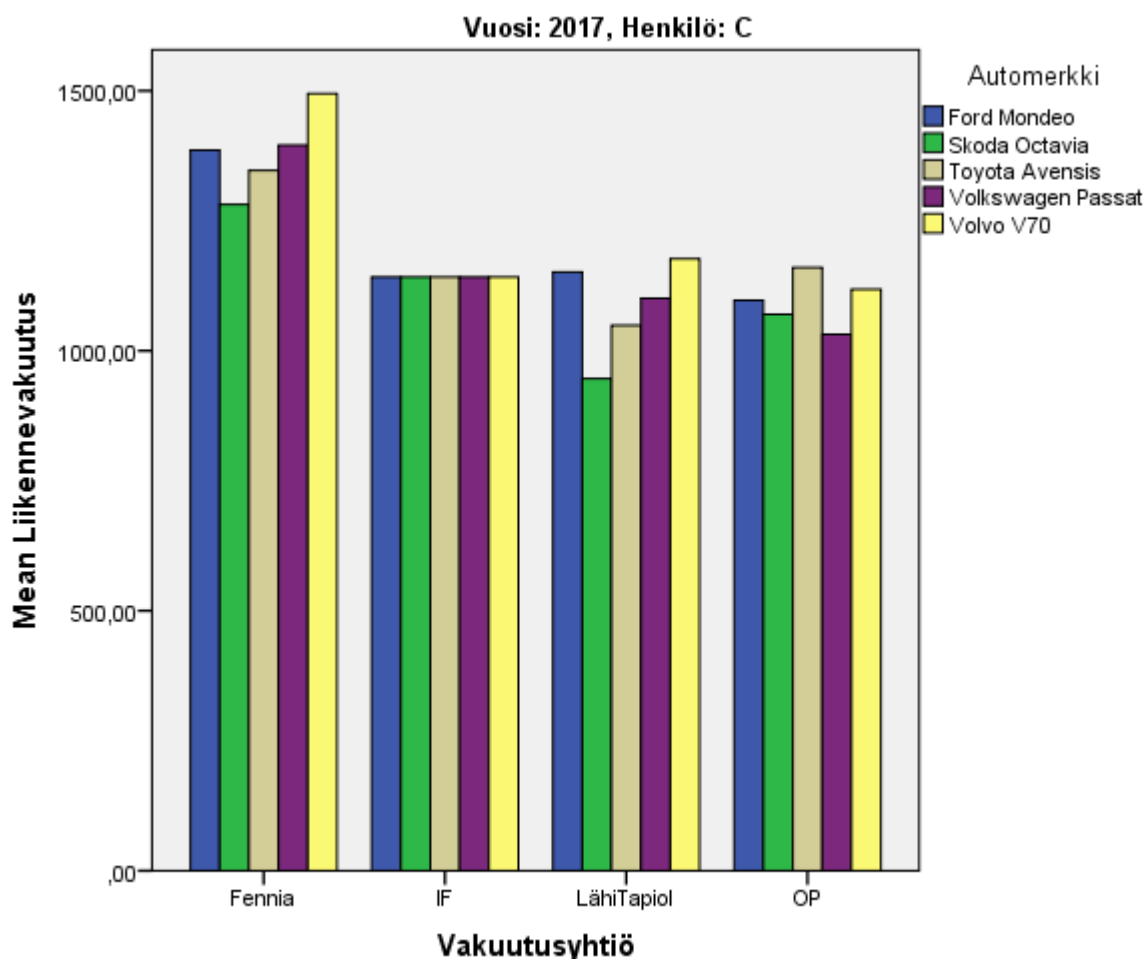
Henkilöllä C perusvuosimaksu on Fenniassa vuoden 2016 ja 2017 välillä noussut noin 869 eurosta noin 1381 euroon. Korotus on täten noin 59 prosenttia. Fennian lähtöbonus yli 30-vuotiaalle kuljettajalle on 64 prosenttia. Tämän ikäiselle vakuutuksenottajalle lakiuudistuksen tuoma uusi bonustaulukko on lähtöbonuksen osalta merkittävä etu. Vaikka perusvuosimaksua onkin nostettu merkittävästi, tuo uusi lähtöbonus helpotusta hinnan osalta vanhemmalle vakuutuksenottajalle, jolla ei aiemmin ole ollut autoa vakuutettuna oman nimensä alla. Fenniassa lähtöbonuksesta maksimibonukseen nouseminen vie kuitenkin 64 prosentin lähtöbonuksella 8 vuotta; bonuksen vuosittainen kertyminen on täten melko hidasta korkeasta lähtöbonuksesta huolimatta.



Kuvio 19. Henkilön C liikennevakuutuksien keskimääräiset perusvuosimaksut vuonna 2016 eri vakuutusyhtiöissä

Henkilön C liikennevakuutuksella perusvuosimaksu vuonna 2016 oli keskimäärin suurin Fenniassa, toiseksi suurin OP:ssa, sitten Ifissä ja pienin LähiTapiolassa. Fennia on noin 23 prosenttia kalliimpi perusvuosimaksultaan kuin LähiTapiola. Hintaeroa Fennian ja LähiTapiolan perusvuosimaksuissa on noin 160 euroa.

Verratessa automerkkien keskinäistä hintajärjestystä vakuutusyhtiön sisällä, ne ovat samat kuin Henkilöillä A ja B vuonna 2016. Kun verrataan Henkilön C perusvuosimaksuja Henkilöiden A ja B perusvuosimaksuihin, Henkilön C hinnat ovat huomattavasti alhaisemmat kuin Henkilöllä A. Toisaalta Henkilön C perusvuosimaksut ovat noin 200 euroa suuremmat kuin Henkilöllä B kaikissa muissa vakuutusyhtiöissä paitsi Ifissä. Ifissä Henkilön C liikennevakuutuksen perusvuosimaksu oli noin 50 euroa halvempi kuin Henkilöllä B. Voidaan päätellä, että Ifissä 55-vuotiaita vakuutuksenottajia pidetään riskittömämpinä kuin 26-vuotiaita. Muissa vakuutusyhtiöissä hinnoittelun perusteella ajatellaan päinvastoin.



Kuvio 20. Henkilön C liikennevakuutuksien keskimääräiset perusvuosimaksut vuonna 2017 eri vakuutusyhtiöissä

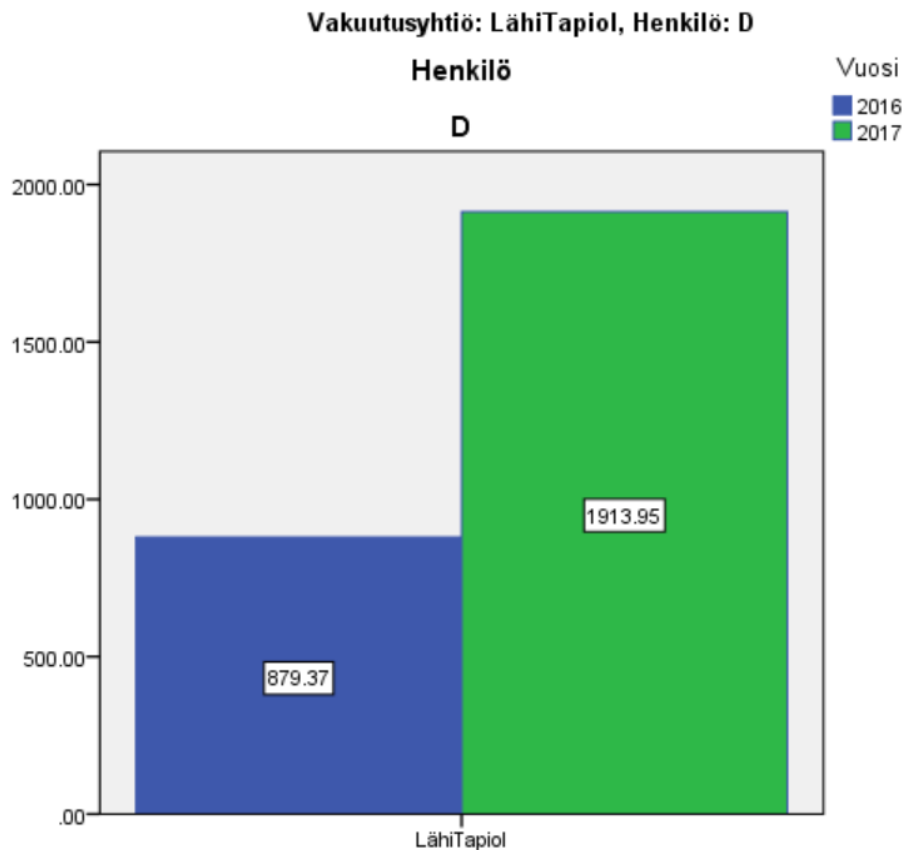
Kaikissa vakuutusyhtiöissä keskimääräiset liikennevakuutuksien perusvuosimaksut olivat nousseet. Fennia pysyi perusvuosimaksun osalta kalleimpana yhtiönä ja LähiTapiola halvimpana. If nousi toiseksi kalleimmaksi ja OP tippui kolmanneksi, mutta ero Ifin ja LähiTapiolan välillä on vain vajaa 60 euroa. Näin ollen If, OP ja LähiTapiola ovat kaikki samassa hintaluokassa keskenään, eivätkä erot ole enää yhtä merkittävät kuin vuonna 2016.

Prosentuaalisesti suurimman keskimääräisen hinnanmuutoksen teki Fennia nostamalla perusvuosimaksuja noin 59 prosenttia. Toiseksi suurimman hinnankorotuksen teki LähiTapiola 53 prosentilla. If nosti perusvuosimaksuja noin 40 prosenttia ja OP noin 31 prosenttia. Henkilö C:n ikäluokassa on todennäköisempää kuin muissa ikäluokissa, että vakuutuksenottajalla voisi olla useampia autoja vakuutettuna. Korotukset ovat täten ymmärrettäviä, sillä tällaisessa tilanteessa vakuutusyhtiö joutuisi antamaan merkittävästi enemmän alennuksia vakuutuksenottajalle kuin koskaan aikaisemmin.

Hintaerot perusvuosimaksuissa tutkittavien henkilöiden välillä muuttuivat, vaikka vakuutusyhtiöiden järjestys heidän kohdallaan pysyi samana. Esimerkiksi Fenniassa ja LähiTapiolassa Henkilön C liikennevakuutuksien perusvuosimaksut ovat hinnankorotuksen myötä yli 300 euroa kalliimmat kuin Henkilöllä B. OP:ssa hintaero on kaventunut niin, että Henkilön B liikennevakuutus on vain noin 150 euroa halvempi perusvuosimaksultaan kuin Henkilöllä C. Ifin perusvuosimaksuissa ei enää ole juurikaan eroa Henkilö B:n ja C:n välillä. Automerkkien osalta vakuutusyhtiöiden hinnoittelu ei Henkilö C:n kohdalla ole muuttunut merkittävästi muihin ikäryhmiin verrattuna.

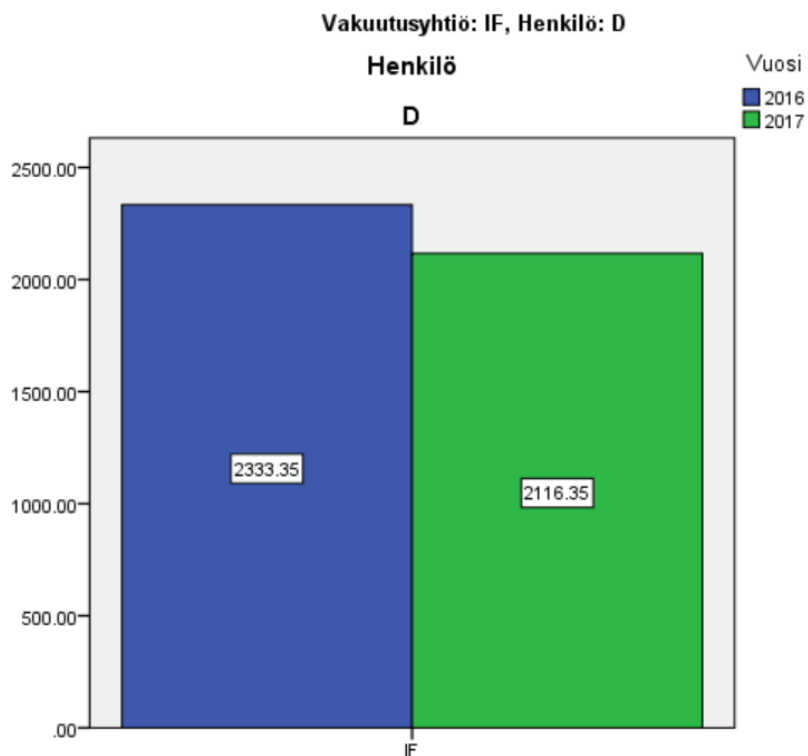
8.4 Henkilö D

Henkilö D oli tutkimuksen alkaessa 83-vuotias ja tutkimuksen loputtua 84-vuotias.



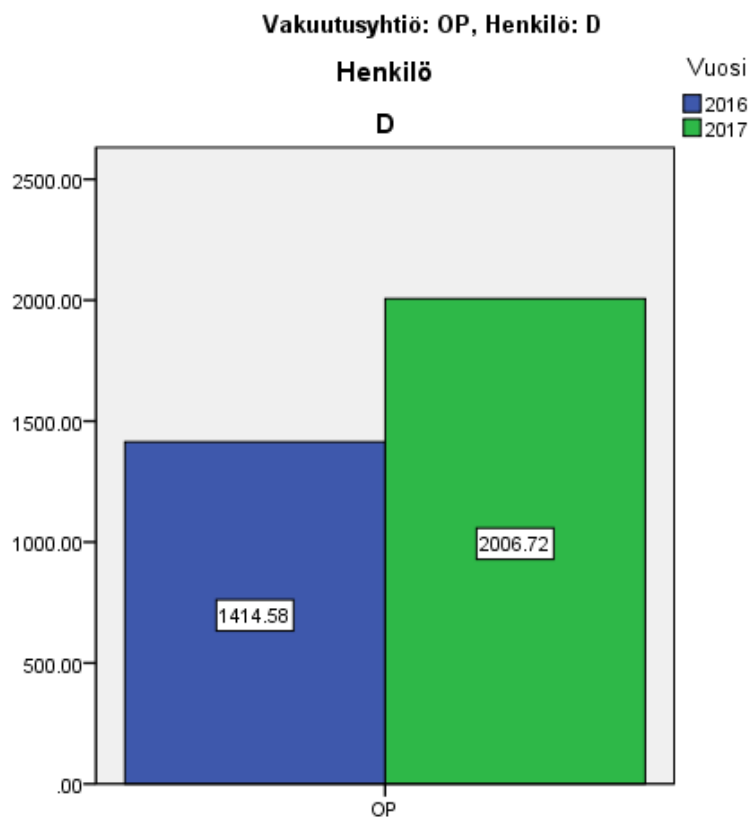
Kuvio 21. Henkilön D liikennevakuutuksien perusvuosimaksut LähiTapiolassa.

Tutkimuksen suurin perusvuosimaksun korotus löytyy LähiTapiolasta Henkilö D:n perusvuosimaksuissa. Vuonna 2016, perusvuosimaksu oli noin 879 euroa, kun taas vuonna 2017 se oli noin 1914 euroa. Prosentteina tämä on noin 118 prosentin korotus, mikä on merkittävän suuri kaikkiin muihin tutkimuksen hinnankorotuksiin nähden. LähiTapiolassa on alun perin perusvuosimaksu Henkilölle D ollut kuitenkin muita vakuutusyhtiöitä huomattavasti alhaisempi, joten hinnan muutos ei tämän vuoksi ole yllättävä. LähiTapiolan perusvuosimaksu kyseiselle henkilölle linjaa uudistuksen myötä paremmin muiden yhtiöiden hinnoittelua, eli alkuperäinen hinta on luultavimmin ollut liian alhainen.



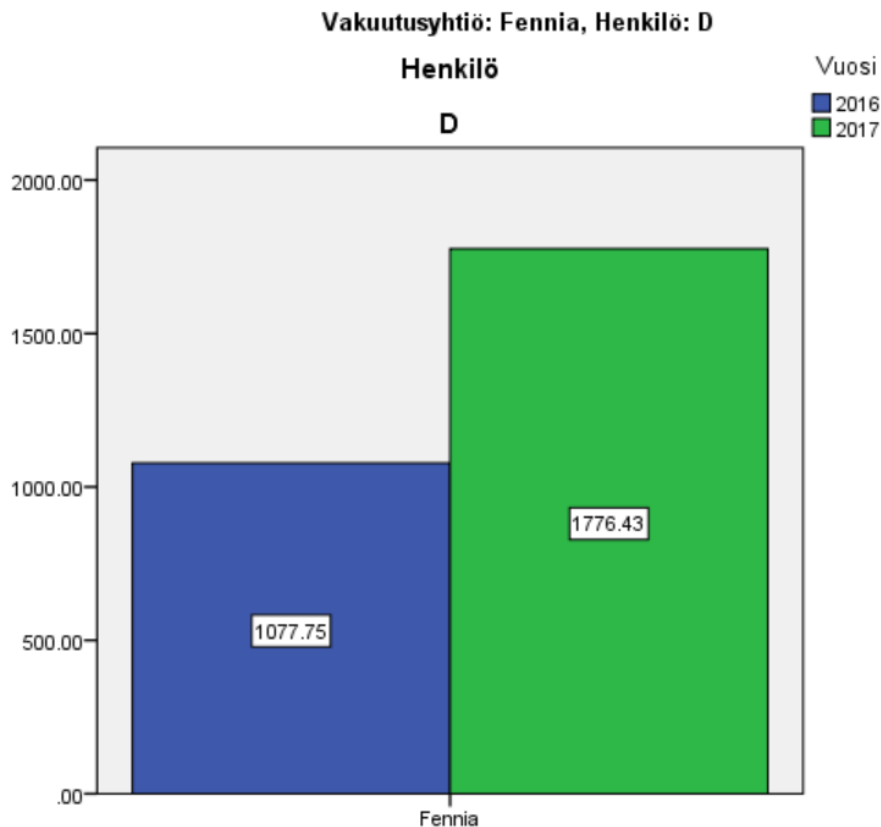
Kuvio 22. Henkilön D liikennevakuutuksien perusvuosimaksut Ifissä.

82-vuotiaalla vakuutuksenottajalla vakuutuksen perusvuosimaksu Ifissä oli vuonna 2016 noin 2333 euroa. Vuonna 2017, samalla vakuutuksenottajalla perusvuosimaksu oli noin 2116 euroa. If on tutkittavista vakuutusyhtiöistä ainoa, jolla perusvuosimaksu on vuoden 2016 ja 2017 välillä pudonnut minkään ikäryhmän kohdalla. Tutkittavista ikäryhmistä Ifissä oli kuitenkin alun perin kyseisessä ikäryhmässä korkein perusvuosimaksu. Perusvuosimaksun prosentuaalinen pienentyminen Ifissä vuoden aikavälillä on ollut noin yhdeksän prosenttia. Perusvuosimaksun korkeus voidaan kyseisen ikäryhmän kohdalla osittain selittää vakuutuksenottajan korkealla iällä; 83-vuotias vakuutuksenottaja nähdään vakuutusyhtiön näkökulmasta muita ikäryhmiä korkeampana riskinä. Perusvuosimaksun putoaminen on kuitenkin muihin vakuutusyhtiöihin verrattuna eroava ilmiö, jonka vuoksi sitä on vaikea selittää liikennevakuutuslain uudistumisen myötä - todennäköisemmin, If on yksinkertaisesti alentanut tariffiaan tiettyjen ikäryhmien osalta.



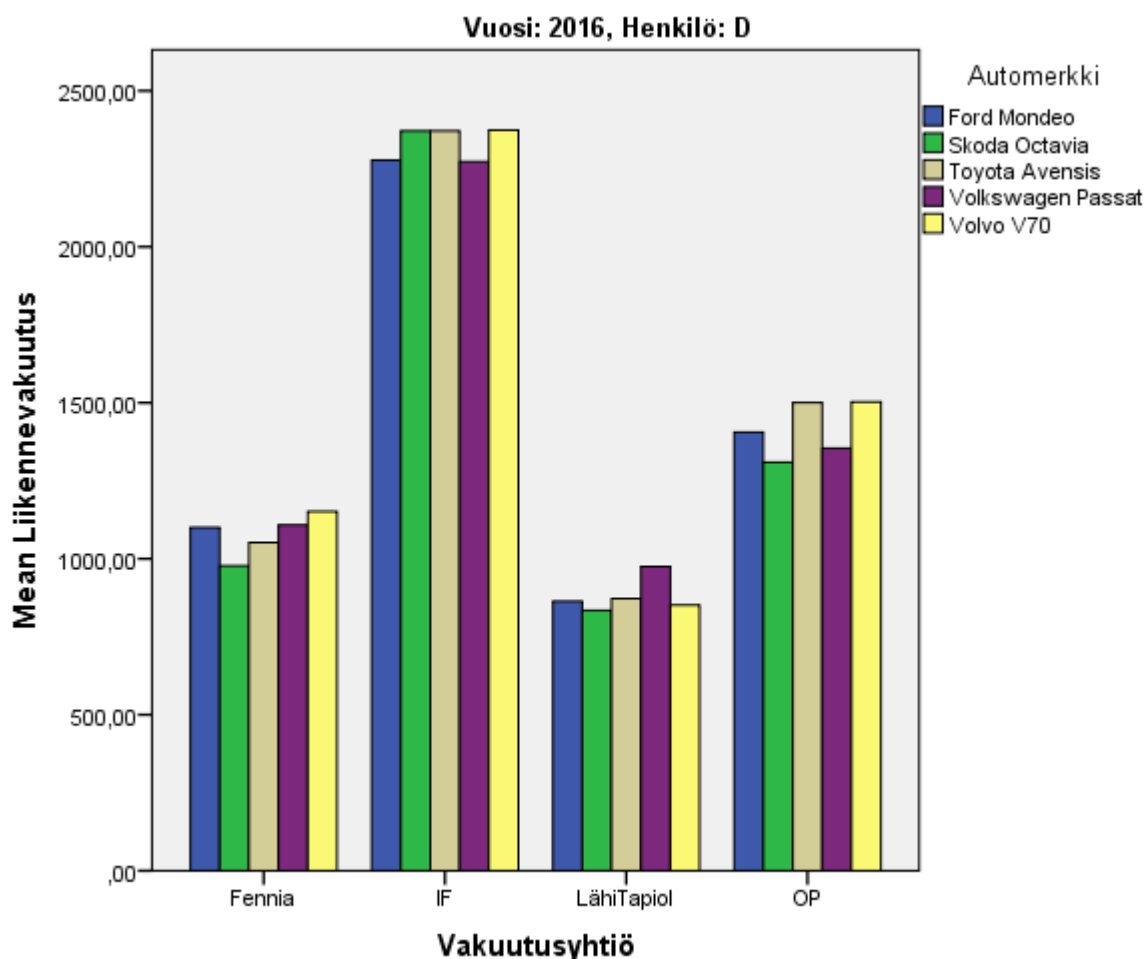
Kuvio 23. Henkilön D liikennevakuutuksien perusvuosimaksut OP:ssa.

Vuonna 2016, keskimääräinen perusvuosimaksu Henkilön D liikennevakuutukselle oli noin 1414 euroa. Vuonna 2017, vuosimaksu oli noin 2007 euroa, eli maksu on noussut noin 42 prosenttia. Vuoden 2017 korotettu maksu johtuu luultavimmin vakuutuksenottajan vanhemmasta iästä ja sen tuomasta riskin kasvusta. Korkea perusvuosimaksu voi indikoida, että riski nähdään niin korkeana, että vakuutuksen hinta halutaan yksinkertaisesti bonuksista huolimatta pitää korkeampana kuin muilla ikäryhmillä.



Kuvio 24. Henkilön D liikennevakuutuksien perusvuosimaksut Fenniassa.

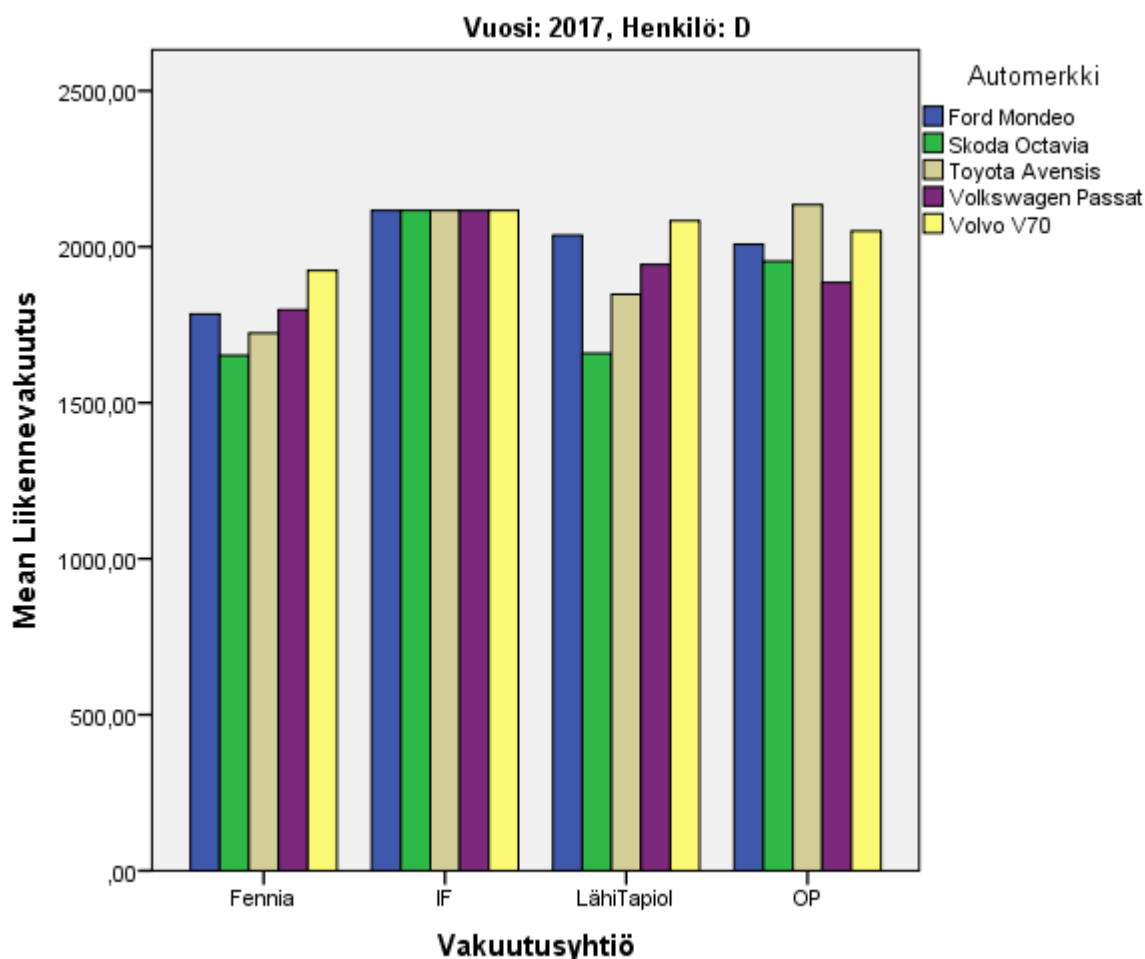
Henkilön D keskimääräinen perusvuosimaksu Fenniassa oli vuonna 2016 noin 1078 euroa, kun taas vuonna 2017 perusvuosimaksu oli noin 1776 euroa. Prosentuaalisesti perusvuosimaksuun on tällöin tullut noin 65 prosentin korotus. Korkeasta korotuksesta huolimatta, perusvuosimaksu Henkilölle D on silti tutkittavista vakuutusyhtiöistä pienin Fenniassa vuonna 2017. Liikennevakuutuslain uudistuksen mahdollistama vapaampi ote bonustaulukkoihin on tuonut hinnan korotuksia perusvuosimaksuihin, mutta Henkilön D osalta voimme myös ajatella, että alkuperäinen perusvuosimaksu on ollut yhtiön riskinnoittelun näkökulmasta liian alhaalla. Perusvuosimaksun korotus tutkimuksen vanhimman henkilön kohdalla voikin enemmän liittyä hänen ikäänsä, mutta toki myös siihen, että iän myötä hänellä voi olla useampia ajoneuvoja, joihin hän voi saada saman bonuksen.



Kuvio 25. Henkilön D liikennevakuutuksien keskimääräiset perusvuosimaksut vuonna 2016 eri vakuutusyhtiöissä

Vuonna 2016 perusvuosimaksu Henkilölle D on selkeästi ollut suurin Ifissä. Toiseksi suurin perusvuosimaksu oli OP:ssa, mutta heidän perusvuosimaksunsa oli silti noin 40 prosenttia pienempi kuin Ifissä. If oli keskimääräisesti myös 165 prosenttia korkeampi perusvuosimaksultaan Henkilölle D, kuin pienimmän perusvuosimaksun omaava LähiTapiola. LähiTapiolassa keskimääräinen perusvuosimaksu liikennevakuutukselle oli noin 880 euroa, kaikissa muissa tutkittavissa vakuutusyhtiöissä perusvuosimaksu oli yli 1000 euroa.

Henkilön D perusvuosimaksut ovat suurempia kuin Henkilöllä B ja C kaikissa vakuutusyhtiöissä. Henkilöön A verrattuna Henkilöllä D oli halvemmat perusvuosimaksut kaikissa muissa vakuutusyhtiöissä paitsi Ifissä, jossa Henkilön D perusvuosimaksu oli noin 700 euroa suurempi kuin Henkilöllä A. Tämä kertoo siitä, että Ifin hinnoittelu näiden kahden ikäryhmän osalta on eronnut merkittävästi muihin vakuutusyhtiöihin verrattuna vuonna 2016.



Kuvio 26. Henkilön D liikennevakuutuksien keskimääräiset perusvuosimaksut vuonna 2017 eri vakuutusyhtiöissä

Vuoden 2017 taulukko on muuttunut huomattavasti verrattuna vuoden 2016 taulukkoon Henkilön D kohdalla. Hint erot vakuutusyhtiöiden välillä ovat pienentyneet suurien hinnankorotusten myötä. Suurimman korotuksen teki LähiTapiola nostamalla hintojaan 118 prosenttia. Keskimääräinen perusvuosimaksu LähiTapiolassa nousi 880 eurosta 1900 euroon, mikä on kaikista tutkimuksen korotuksista suurin. Hinnankorotuksien myötä LähiTapiola nousi perusvuosimaksultaan kolmanneksi kalleimmaksi, aiemmin oltuaan perusvuosimaksulta halvin vakuutusyhtiö. Fenniasta löytyy vuoden 2017 tutkimuksen perusteella pienin perusvuosimaksu Henkilölle D, vaikka he olivatkin korottaneet perusvuosimaksuaan 65 prosenttia. If on tutkittavista vakuutusyhtiöistä ainoa, jossa perusvuosimaksu on laskenut minkään ikäryhmän kohdalla. Henkilön D perusvuosimaksu Ifissä on laskenut noin 9 prosenttia.

Hintaerot tutkittavien henkilöiden välillä muuttuivat kahdessa vakuutusyhtiössä, OP:ssa ja LähiTapiolassa. Vuonna 2017 Henkilön D perusvuosimaksu nousi suuremmaksi kuin Hen-

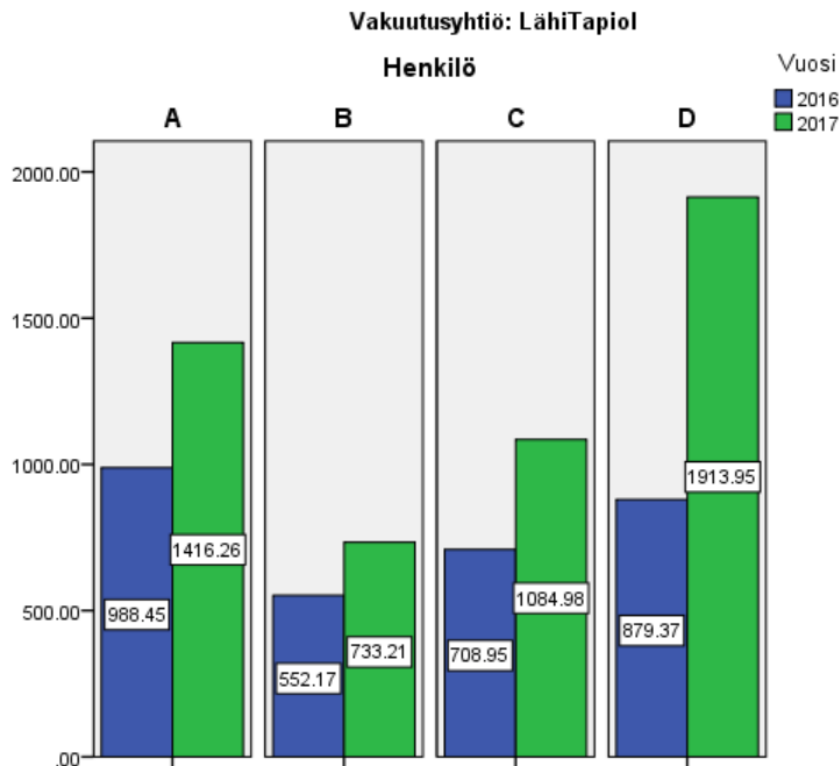
kilöllä A. Näin ollen ainoa vakuutusyhtiö, jossa Henkilön A keskimääräinen perusvuosimaksu on kalliimpi kuin Henkilön D, on Fennia. Yhtiöiden hinnoittelua verraten, tämä kertoo siitä että Fennian linjaus vanhemman henkilön perusvuosimaksun osalta eroaa suuresti muiden yhtiöiden käytännöistä.

Eri automerkkien liikennevakuutuksien keskimääräiset hintaerot ovat kasvaneet suhteessa toisiinsa. Toisaalta prosentuaalisesti verrattuna vuoteen 2016 kasvu ei ole niinkään suurta, sillä myös perusvuosimaksut vakuutuksille ovat nousseet. Joidenkin automerkkien osalta järjestys vakuutusyhtiöiden sisällä on muuttunut; esimerkiksi LähiTapiolassa Volvo oli vuonna 2016 perusvuosimaksultaan halvin, kun taas vuonna 2017 se nousi kalleimmaksi.

9 Muutokset eri vakuutusyhtiöissä

Perusvuosimaksujen muutoksen havainnollistamiseksi on hyvä tutkia niitä yhtiötasolla yleisesti, sillä muutokset ovat vaihtelevat yhtiöittäin ikäryhmästä riippuen. Katsoen yrityksen hinnan muutoksia kokonaisuutena, on helpompi saada käsitys siitä, miten hinnoittelu on kaiken kaikkiaan muuttunut ja onko sillä tekemistä uudistuneen bonustaulukon kanssa.

9.1 LähiTapiola

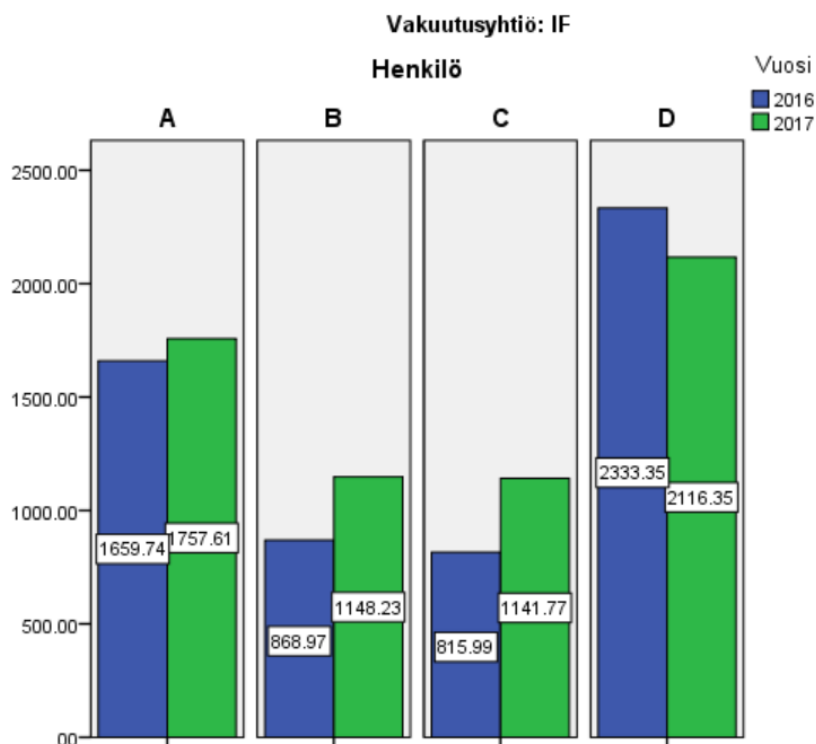


Kuvio 27. LähiTapiolan liikennevakuutuksien muutos tiivistettynä.

LähiTapiolassa kaikkien ikäryhmien osalta prosentuaalinen hinnan korotus on ollut vuoden 2016 ja 2017 välillä noin 62 prosenttia. Tämä on korkeampi kuin millään muulla tutkitavalla yrityksellä, mutta LähiTapiolan perusvuosimaksut ovat kuitenkin olleet alun perin muita yhtiöitä alhaisempia. Perusvuosimaksujen osalta korkeimmat maksut löytyvät Henkilö A:n ja Henkilö D:n perusvuosimaksuista, mikä täsmää muiden yhtiöiden tuloksiin. LähiTapiola uutisoi omasta bonustaulukostaan jo 17.11.2016 ja toi taulukon markkinoille heti vuoden 2017 alusta lähtien. Vertailtavuus mielessä pitäen, muut tutkittavat yritykset odottivat useamman kuukauden ennen vastaamista markkinatilanteen muutokseen. LähiTapiolassa on tämän vuoksi ollut Suomessa ainutlaatuinen tilaisuus muovata asiakkaiden odotuksia liikennevakuutuksen palkitsemisjärjestelmän osalta. Näin ollen on mahdollista, että

he eivät ole nähneet ongelmaa perusvuosimaksun korotuksen osalta, koska bonustaulukkoa on ollut helppo markkinoida sen ainutlaatuisuuden vuoksi alkuvuodesta 2017.

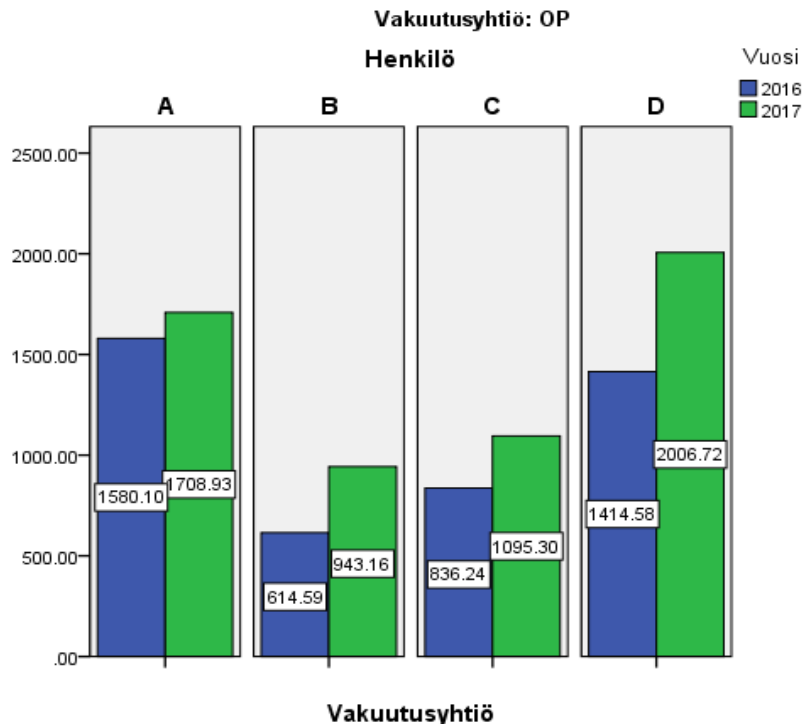
9.2 If



Kuvio 28. Ifin liikennevakuutuksien muutos tiivistettynä.

Ifin perusvuosimaksuissa keskimääräinen korotus vuoden 2016 ja 2017 välillä on ollut noin yhdeksän prosenttia. Keskimääräisen korotuksen määrää vähentää se, että yhden ikäryhmän, eli Henkilön D, osalta perusvuosimaksu olikin pudonnut. Korkeimmat perusvuosimaksut Ifiltä löytyivät tutkimuksen nuorimman ja vanhimman henkilön osalta, kun taas korkein yksilöllinen korotus löytyi Henkilö C:n vakuutuksien perusvuosimaksuista. Ifin uusi bonustaulukko markkinoi itseään ”Suomen nopeimmin kasvavana bonuksena”, mikä verrattavissa muihin yhtiöihin pitää paikkansa (If 2018d.). Tästä huolimatta, tietyissä ikäryhmissä Ifin perusvuosimaksu on korkeampi kuin muissa yhtiöissä, esimerkiksi Henkilö A:n, eli tutkimuksen nuorimman henkilön kohdalla. Ifin vakuutuksessa nopea bonuksen nousu voi siis realisoitua asiakkaan näkökulmasta erityisesti silloin, kun vahingottomia vuosia on jo takana.

9.3 OP

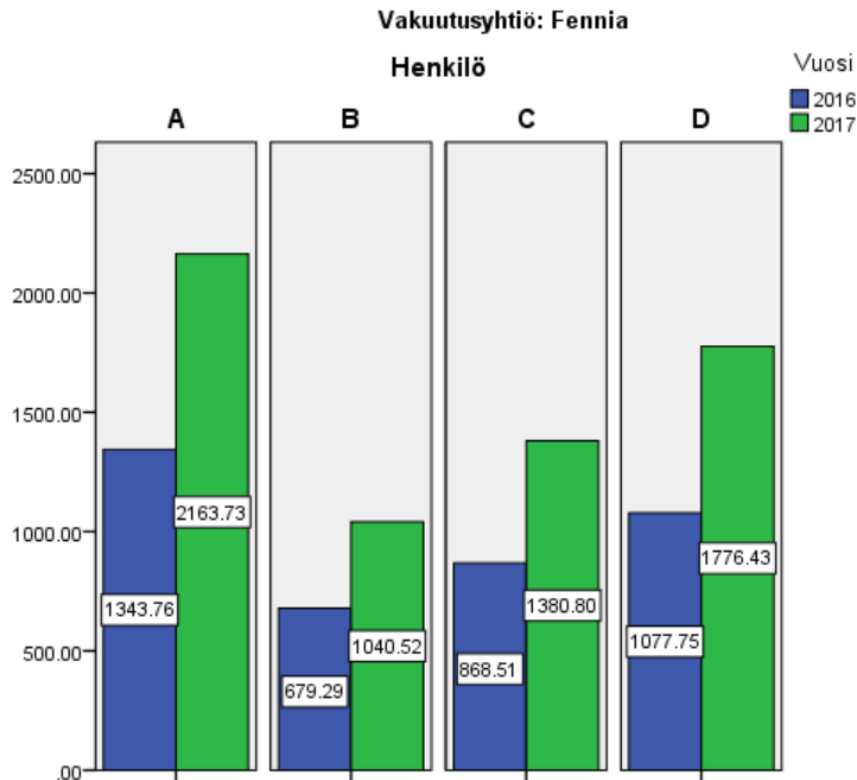


Kuvio 29. OP:n liikennevakuutuksien muutos tiivistettynä.

OP:ssa Henkilöiden A ja D perusvuosimaksut muodostuvat suurimmiksi, eli nuorimmalla ja vanhimmalla vakuutuksenottajalla vuosimaksut ovat keskimmäisiä ikäryhmiä suurempia. Keskimääräinen hinnannousu OP:ssa on noin 29 prosenttia. OP markkinoi sivuillaan heidän uutta liikennevakuutustaan ”vikkelläksi”, mainiten 40 prosentin lähtöbonuksen. Uusi lähtöbonus on etenkin nuorelle vakuutuksenottajalle tärkeä etu, kun aiemmin vahinkohistoriaton kuljettaja joutui keräämään bonusta nolasta ylöspäin. Samaten sivulla mainitaan, että kuljettaja saavuttaa 64 prosentin bonuksen jo kolmen vahingottoman vuoden jälkeen (OP 2017e.). Tämän jälkeen uudessa bonustaulukossa bonus kasvaa kuitenkin vuosittain vain 2-3 prosenttia per vuosi, eli hitaammin kuin aiemmassa taulukossa, jossa bonus kasvoi tasaisesti viisi prosenttia per vuosi.

Suurin prosentuaalinen korotus OP:n perusvuosimaksuissa kohdistui Henkilöön B. OP:n bonustaulukossa bonus nousee nopeimmin vakuutuksenottajan ensimmäisien vakuutuskausien aikana, jonka vuoksi on mahdollista, että he kokevat tämän alennuksen parhaiten palkitsevan Henkilön B ikäryhmää. OP:n markkinointi nopean bonuskasvun osalta pitääkin siis nuorille vakuutuksenottajille paikkaansa, mutta kokeneelle autoilijalle ei niinkään. Parhaiten bonusuudistus tässä kohtaa palkitsee nuorempia kuljettajia, eli Henkilöitä A ja B, kun taas Henkilöille C ja D uudistus ei välttämättä ole yhtä hyvä, elleivät he omaa useampaa ajoneuvoa

9.4 Fennia



Kuvio 30. Fennian liikennevakuutuksien muutos tiivistettynä.

Prosentuaalisesti kaikkien ikäryhmien osalta Fennia on korottanut perusvuosimaksujaan keskimäärin noin 60 prosenttia. Suurimmat korotukset löytyvät tutkimuksen nuorimman ja vanhimman koehenkilön kohdilta. Fennian perusvuosimaksujen muutoksen tulkinnassa on tärkeä ottaa huomioon, että kaikki vakuutuksenottajat eivät seiso samalla lähtöviivalla lähtöbonuksen osalta. Nuoremmat vakuutuksenottajat saavat ensi alkuun bonusta vähemmän, kuin vanhemmat vakuutuksenottajat. Tämän vuoksi nuori vakuutuksenottaja, kuten Henkilö A, ei välttämättä taloudellisesti hyödy lähtöbonuksesta, sillä perusvuosimaksu on hänelle asetettu erittäin korkeaksi.

Fennian uusi bonustaulukko tuli käyttöön kaikista vakuutusyhtiöistä viimeisimpänä 1.10.2017. Tämä on antanut heille aikaa tutustua muiden vakuutusyhtiöiden bonustaulukoihin ja tehdä heidän omastaan asiakkaan näkökulmasta kiinnostava. Etenkin vanhemman vakuutuksenottajan kohdalla korkea 64 prosentin lähtöbonus voi hyvinkin herättää mielenkiintoa vakuutusten kilpailutustilanteessa, mutta taulukko ei palkitse kaikkia ikäryhmiä samalla tavalla. Myös lähtöbonuksesta maksimibonukseen nouseminen on riippuvaista vakuutuksenottajan iästä, jonka vuoksi sen ymmärrettävyys voi olla haastavaa.

10 Bonustaulukoiden käyttäytyminen esimerkkitilanteissa

Tutkimme bonustaulukoiden käyttäytymistä myös luomillamme skenaarioilla, nähdäksemme miten bonustaulukot käyttäytyvät ja eroavat toisistaan. Tämä on tärkeä osa lakiuudistuksen tuomien muutoksien tutkimista, sillä aiemmin taulukot olivat lähes identtisiä. Lakiuudistuksen myötä, yhtiöiden bonustaulukot ovat hyvinkin eriäviä, jonka vuoksi kuluttajan on hyvä ymmärtää muun muassa kilpailutilanteissa, miten yhtiöiden väliset vakuutukset eroavat hinnoitteluperusteiltaan. Skenaariot on luotu esimerkkihenkilöidemme iän perusteella, käyttäen hyväksi keskimääräisiä liikennevakuutuksien perusvuosimaksuja vuodelta 2017 sekä uudistuneita bonustaulukoita. Halusimme luoda tilanteita, joissa pystymme havainnollistamaan etenkin bonuksen kertymisen vauhtia sekä vahinkojen vaikutusta vakuutuksenottajan bonusluokkaan.

Ensimmäinen luotu skenaario oli Henkilölle A, joka skenaariossa otti vakuutuksen heti täytettyään 19 vuotta. Liikennevakuutus on hänen ensimmäisensä, eikä hänellä ole vahinkohistoriaa.

Taulukko 10. Laskettu liikennevakuutus Henkilö A:n skenaario

	Perusmaksu	Lähtöbonus	Todellinen hinta
LähiTapiola	1416,26	25 %	1 062,20
If	1757,61	30 %	1 230,33
OP	1708,03	40 %	1 024,82
Fennia	2163,73	40 %	1 298,24

Taulukosta käy ilmi, että vaikka LähiTapiolassa on pienin lähtöbonus, niin vakuutus on silti toiseksi halvin. Tämä johtuu siitä, että perusvuosimaksu LähiTapiolassa on huomattavasti muita yhtiöitä pienempi. Tämän lisäksi, vaikka LähiTapiolalla lähtöbonus oli muita pienempi, tulisi liikennevakuutus pidemmällä aikajanaalla muuttumaan kilpailijoitaan halvemmaksi. OP:lta löytyy korkein lähtöbonus, 40 prosenttia ja liikennevakuutuksen perusvuosimaksu on toiseksi halvin. Näiden tekijöiden yhdistelmän vuoksi todellinen hinta on OP:ssa myös halvin. Kallein liikennevakuutus on Fenniassa, vaikka sillä on yhtä suuri lähtöbonus OP:n kanssa.

Ifin vakuutus on hinnallisesti samassa luokassa kuin Fennian vakuutus, vaikka Ifin lähtöbonus on 10 prosenttia Fenniaa pienempi. Asiakkaan näkökulmasta If ei lähtöbonuksen tai todellisen hinnan perusteella tässä kohtaa ole kuitenkaan yhtiöistä kannattavin vaihtoehto. Siinä missä LähiTapiola kuitenkin voittaisi muut yhtiöt pitkällä tähtäimellä hinnallisesti, Ifin bonustaulukko taas kerryttää bonusta nopeammin kuin muut tutkittavat yhtiöt.

Tämän vuoksi halvimman vakuutusyhtiön titteli voi vaihtua asiakkaalle jo muutaman vahingottoman vakuutuskauden jälkeen.

Vakuutusyhtiöiden hinnoittelussa korostuu se, että korkea lähtöbonus ei aina takaa halvinta hintaa. Fennian kohdalla korkea perusvuosimaksu tarkoittaa sitä, että he eivät lähtöbonuksesta huolimatta pysty kilpailemaan muiden yhtiöiden kanssa. Fennian liikennevakuutuksen bonustaulukko eroaa muista vakuutusyhtiöistä eniten siten, että lähtöbonuksen määrä perustuu vakuutuksenottajan ikään; koska heidän bonustaulukkonsa palkitsee eniten vanhempia vakuutuksenottajia, voi nuoren vakuutuksenottajan korkeampi perusvuosimaksu olla strateginen ratkaisu. Suurempi hinnan korotus nuorempien kuljettajien kohdalla voi esimerkiksi antaa heille enemmän liikkumavaraa hinnassa vanhempien vakuutuksenottajien kohdalla.

Toinen luotu skenaario oli Henkilölle B. Hänellä on ollut liikennevakuutus 5 vuotta, jonka jälkeen on sattunut liikennevahinko. Hänellä ei ole tämän lisäksi muuta vahinkohistoriaa.

Taulukko 11. Laskettu liikennevakuutus Henkilö B:n skenaario

	Perushinta	Bonus	Todellinen hinta
LähiTapiola	733,21	35 %	476,59
IF	1148,23	80 %	229,65
OP	943,16	53 %	443,29
Fennia	1040,52	52 %	499,45

Henkilön B lasketussa skenaariossa bonusprosentit eroavat paljon toisistaan. LähiTapiolassa, jossa on halvin liikennevakuutuksen perusvuosimaksu, on alhaisin bonusprosentti, 35. Toisaalta korkein bonusprosentti on Ifissä, 80, joka on yli kaksi kertaa korkeampi kuin LähiTapiolassa. Ifissä on kuitenkin kallein perusvuosimaksu. Bonusprosentin ansiosta todellinen hinta vakuutukselle on kuitenkin puolet halvempi Ifissä kuin muilla vakuutusyhtiöillä. OP:ssa ja Fenniassa perusvuosimaksu ja bonusprosentti, sekä näin ollen myös todellinen hinta ovat kaikki samoissa luokissa, eivätkä eroa toisistaan huomattavasti. Ne ovat todelliselta hinnaltaan samassa luokassa kuin LähiTapiola.

Hinnoissa korostuu se, miten bonus nousee eri yhtiöissä ja miten se käyttäytyy vahinkotilanteessa. Tässä tapauksessa vakuutuksenottaja on Ifissä saanut jo bonusturvan, eikä vahinko näin ollen vaikuta hänen bonusprosenttiinsa. Tiputus vahingon takia OP:ssa on 17 prosenttia, LähiTapiolassa 15 prosenttia ja Fenniassa 6 prosenttia. Bonus tippuu siis eniten LähiTapiolassa ja OP:ssa. Eniten asiakas hyötyy mahdollisimman nopeasta bonuksen noususta, minkä hän saavuttaa Ifissä; samaten, bonus nousee aluksi OP:ssa erittäin nopeasti ja Fenniassa asiakas taas saa korkean lähtöbonuksen, jonka myötä myös näissä

yhtiöissä vahinko ei tiputa bonusta merkittävästi. Tästä huolimatta korkeampi bonus eli alennusprosentti ei itsessään tarkoita Fennian liikennevakuutuksen olevan edullisempi kuin esimerkiksi LähiTapiolan; perusvuosimaksu Fenniassa on korkeampi kuin LähiTapiolassa, jonka vuoksi LähiTapiolan vakuutuksen todellinen hinta on silti alhaisempi, vaikka bonusta on 17 prosenttia vähemmän.

Henkilön C skenaariossa hänellä on ollut ajokortti 18-vuotiaasta lähtien. Hän on kuitenkin ottanut liikennevakuutuksen vasta 15 vuotta sitten hankittuaan ensimmäistä kertaa oman auton. Hänelle on sattunut liikennevahinkoja 6. ja 12. vuotena vakuutuksen alkamisesta. Hänellä ei ole muuta vahinkohistoriaa tämän lisäksi.

Taulukko 12. Laskettu liikennevakuutus Henkilö C:n skenaario

	Perushinta	Bonus	Todellinen hinta
LähiTapiola	1084,98	75 %	271,25
IF	1141,77	80 %	228,35
OP	1095,3	67 %	361,45
Fennia	1380,8	83 %	234,74

Perusvuosimaksu on Fenniaa lukuun ottamatta kaikissa samaa hintaluokkaa. Bonusprosentit vaihtelevat jonkin verran, OP:ssa sen ollen alhaisin ja Fenniassa korkein. Todellinen hinta on OP:ssa kallein, jossa asiakkaalla on myös vähiten bonusta. Ainoa vakuutusyhtiö, jossa henkilö sai bonusturvan, oli If, jonka todellinen hinta on myös halvin. Vaikka vakuutuksenottaja pääsi Fenniassa korkeimpaan bonusprosenttiin, ei hän saavuttanut bonusturvaa, sillä se vaatii kaksi vakuutuskautta korkeimmassa bonusluokassa. Fennian vakuutuksessa vanhemman henkilön kohdalla lähtöbonus on 64 prosenttia, joka itsessään on hyvä lähtökohta bonuksen kipuamiselle ylöspäin.

Myös todelliset hinnat Ifissä, LähiTapiolassa ja Fenniassa ovat suuruusluokaltaan samantaisia. OP eroaa muista yhtiöistä siten, että OP:ssa bonuksen kertyminen tässä skenaariossa kestää kauemmin kuin muissa yhtiöissä ja bonus tippuu vahingon sattuessa sen verran, että bonus ei kerry yhtä korkeaksi kuin toisaalla.

Neljännessä skenaariossa Henkilölle D laskettiin hinnat olettaen, että hänellä on ollut auto ja ajokortti 10 vuotta. Hänelle on sattunut liikennevahinkoja 6., 7., ja 8. vuoden kohdalla. Hänellä ei ole näiden vahinkojen lisäksi muuta vahinkohistoriaa.

Taulukko 13. Laskettu liikennevakuutus Henkilö D:n skenaario

	Perushinta	Bonus	Todellinen hinta
LähiTapiola	1913,95	5 %	1 818,25
IF	2116,35	55 %	952,36
OP	2006,72	10 %	1 806,05
Fennia	1776,43	55 %	799,39

Taulukkoa tarkastellessa LähiTapiola ja OP ovat liikennevahinkojen sattuessa samankaltaisia bonusluokan tiputuksessa. LähiTapiolassa bonus on tippunut 5 prosenttiin, OP:ssa 10 prosenttiin. Ifissä ja Fenniassa bonusluokka on sama, 55 prosenttia. Bonusluokka on huomattavasti korkeampi Ifissä ja Fenniassa, kuin LähiTapiolassa ja OP:ssa. Ifissä liikennevakuutuksella on bonusturva ennen ensimmäistä liikennevahinkoa, jonka takia bonusluokan lasku on alhainen, verrattuna muihin yhtiöihin. Fenniassa korkea bonusluokka johtuu taas siitä, että tiputus vahingon sattuessa on tyypillisesti alhainen, vain 6 %. Myös se, että vakuutuksen lähtöbonus on 64 prosenttia vakuutuksen ottamishetkellä vaikuttaa korkeaan bonusprosenttiin tässä tilanteessa.

Perusvuosimaksujen osalta Fennia on selkeästi alhaisin Henkilö D:n kohdalla, jonka takia myös todellinen hinta on yli puolet halvempi kuin LähiTapiolassa, joka on perushinnaltaan toiseksi halvin. Pienen bonusprosentin takia LähiTapiolan liikennevakuutuksen todellinen hinta nousee korkeimmaksi. Tämä korostaa entisestään sitä, että alhainen perusvuosimaksu ei välttämättä tarkoita asiakkaalle realisoituvaa hintaetua, mikäli bonustaulukko ei palvele hänen tarpeitaan.

11 Tutkimuksen johtopäätökset

11.1 Johtopäätökset

Tutkimuksen keskeinen johtopäätös on se, että liikennevakuutuslain uudistus on vaikuttanut merkittäväällä tavalla sekä tutkittavien vakuutusyhtiöiden perusvuosimaksuihin, että niiden bonustaulukoihin. Siinä missä vuoteen 2016 saakka yhtiöiden bonustaulukot olivat erittäin yhtenäisiä, bonustaulukot ovat nyt hyvin erilaisia. Asiakkaita palkitaan vahingottomuudesta eri tavoin jokaisessa yhtiössä bonuksen kertymisen osalta. Toisaalta myös liikennevahingon sattuessa bonus laskee eri tavoin eri yhtiöissä. Lakiuudistuksen myötä tapahtunut muutos yhtiöiden bonustaulukoissa palkitsee eniten nuoria kuljettajia sekä autoilijoita, jotka ovat vakuutuksenottajina useammassa kuin yhdessä autossa.

Bonuksen kertyminen vuoden 2017 uudistuksien jälkeen on nopeampaa kaikissa yhtiöissä kuin aiempina vuosina, esimerkiksi lähtöbonuksien vuoksi. Uudenlaiset palkitsemismallit ovat johtaneet myös siihen, että keskimääräiset perusvuosimaksut ovat nousseet kaikissa tutkittavissa yhtiöissä. Siinä missä ennen liikennevakuutusten kilpailutus on ollut helppoa yhtenäisien bonustaulukoiden vuoksi, on liikennevakuutuksien vertailu vaikeampaa lakiuudistuksen myötä. Aiemmin vakuutuksenottaja pystyi luottamaan siihen, että miltei aina halvin vakuutus löytyisi yhtiöstä, jossa perusvuosimaksu oli pienin. Lakiuudistuksen myötä perusvuosimaksut ja bonuksen määrä vaihtelevat huomattavasti vakuutusyhtiöstä riippuen. Asiakkaalla voi esimerkiksi löytyä yhdestä yhtiöstä maksimibonuskertymä, mutta toisessa bonuskertymä voi olla kymmeniä prosentteja alhaisempi.

Opinnäytetyön yllättävin osuus löytyi viimeiseksi toteuttamastamme osiosta, jossa testasimme bonustaulukoita käytännön skenaarioilla. Asiakkaille muodostuvilla todellisilla hinnoilla oli välillä satoja euroja eroa, emmekä olleet etukäteen osanneet ennustaa sitä, mikä yhtiö muodostuisi hinnaltaan asiakkaan kannalta parhaimmaksi. Useammassa tilanteessa, korkea perusvuosimaksu ei välttämättä tarkoittanut todellisen hinnan myös olevan korkea, eikä alhainen perusvuosimaksu tarkoittanut todellisen hinnan olevan samaten alhainen. Perusvuosimaksu itsessään ennemminkin antaa yhtiön bonustaulukolle raamit, jonka sisällä elää. Tämän perusteella odotus korkean perusvuosimaksun ja bonustaulukon korrelaation osalta voisikin olla se, että taulukko palkitsee asiakasta kilpailijoita nopeammin. Aito hintaetu muodostuisikin täten käänteisesti hinnankorotuksen myötä.

Todellisen hinnan määrittelyn osalta keskeisimmät tekijät olivat se, kuinka nopeasti kunkin yhtiön bonustaulukko palkitsee vahingottomuudesta ja millainen vaikutus vahingoilla on

asiakkaan bonusluokkaan. Täten asiakkaan kannalta ihanteellinen tilanne olisi bonustaulukko, joka palkitsee häntä mahdollisimman nopeasti ja antaa hänelle bonusturvan mahdollisimman nopeasti, vaikka perusvuosimaksu itsessään olisikin kalliimpi kuin toisessa yhtiössä.

Perusvuosimaksun, todellisen hinnan, sekä bonustaulukon välinen suhde selviää tyypillisesti vasta esimerkkien kautta, sillä vuonna 2017 käyttöön otettu hinnoittelu perustuu henkilökohtaisuuteen, sillä vakuutuksenottajan vahinkohistoriaa tarkastellaan vahinkojen sekä vahingottomuuden kautta. Mikäli henkilöllä ei ole ollenkaan vahinkohistoriaa ja he saivat vain lähtöbonuksen vakuutukseensa, voi vakuutusyhtiön valinta perustua esimerkiksi lähtöbonuksen suuruuteen tai perusvuosimaksun alhaisuuteen. Mikäli henkilölle on kuitenkin sattunut vahinkoja, vakuutusyhtiön valinta voi perustua siihen, missä yhtiössä vahingoilla on ollut pienin vaikutus bonuskertymään. Valintaan oletettavasti vaikuttaisivat myös missä yhtiössä bonus kertyisi nopeimmin taas korkeaksi, ja mikä yhtiö tiputtaa bonusta tulevaisuudessa vähiten. Samaten, jos vakuutuksenottajan pääasiallinen kriteeri vakuutusyhtiön valinnassa on alhainen hinta, voi järkevä strategia olla esimerkiksi sitoutuminen siihen vakuutusyhtiöön, joka vakuutuksenottohetkellä on halvin, ja tilanteen arvioiminen aina uudemman kerran vakuutuskauden vaihtuessa.

Lakiuudistusta oli laajalti uutisoitu mediassa vuoden 2016 loppupuolella sekä läpi vuoden 2017. Ensimmäinen tutkittavista yhtiöistä, joka toi uuden bonustaulukkonsa markkinoille, oli LähiTapiola. LähiTapiolan bonustaulukko on myös yksi tutkimuksen helposti lähestyttävimmistä taulukoista, bonuksen kertyessä tasaiset viisi prosenttia per vuosi palkintobonusta lukuun ottamatta, ja täyden bonuksen ollessa 80 prosenttia. Kontrastina, Fennia toi viimeisenä tutkittavista yhtiöistä bonustaulukonsa asiakkailensa lokakuun alussa, ja se eroaa muista yhtiöistä hyvin paljon. Esimerkiksi lähtöbonus Fenniassa on iästä riippuen paljon korkeampi kuin muissa yhtiöissä ja maksimibonus on myös korkeampi, pariton 83 prosenttia.

Hypoteesina voidaankin sanoa, että LähiTapiolan jokseenkin aggressiivinen sisääntulo omalla bonustaulukollaan heti vuoden 2017 alusta painosti muita Suomen johtavia vakuutusyhtiöitä vastaamaan asiakkaiden odotuksiin hinnanmuutoksien osalta. Tämä selittäisi itsessään myös eri taulukoiden suuret erot, sillä muuttunut kilpailutilanne tarkoittaa sitä, että asiakasta pitää houkutella täysin uusin tavoin tekemään ostopäätös. Muuttunut kilpailutilanne markkinoilla voidaan havainnollistaa esimerkiksi lähtöbonuksien kohdalla. Kun tutkimme järjestystä, jossa vakuutusyhtiöt julkaisivat bonustaulukonsa: ensin LähiTapiola julkaisi lähtöbonuksensa olevan 25-30 prosenttia, If julkaisi omansa olevan 30 prosenttia,

OP nimesi omakseen 40 prosenttia, ja viimeisenä Fennia kertoi omansa olevan 40-64 prosenttia.

Bonuksien suuruuden kanssa on helppo toteuttaa niin sanottua mielikuvamarkkinointia: asiakas voi hyvin ajatella korkean bonuksen tarkoittavan automaattisesti alhaista hintaa, vaikka tämä ei aina pidä paikkaansa. Samaten bonusten kertymistahdin ollessa erilainen kaikissa yhtiöissä, voivat yhtiöiden paikat vaihdella vuodesta toiseen hintavertailun osalta, jolloin asiakkaan vastuulla on tiedostaa tämä aivan uudella tavalla.

11.2 Tulosten luotettavuus sekä kehittämis- ja jatkotutkimukset

Tuloksessa paljastuneita hintoja ei voida pitää luotettavina eikä niistä voida vetää konkreettisia johtopäätöksiä hintavertailun saralla. Yksi haasteista tutkimuksessa oli toteutuksen suunnittelu: koska liikennevakuutuksien vuosimaksut perustuvat lukuisiin eri tekijöihin, kuten vakuutuksenottajan ikään, lähiosoitteeseen ja auton teknisiin tietoihin, on universaalien tuloksien kerääminen mahdotonta. Tämän vuoksi opinnäytetyössä esitellyt tulokset ovat keskiarvoja eri ikäryhmien perusvuosimaksuista eri yhtiöissä, ja laskelmat on toteutettu eri autojen ja paikkakuntien tiedoilla. Tuloksien ollessa keskiarvoja, on mahdollista, että annetut lukemat eivät realisoidu täsmälleen kenellekään, mutta niitä voidaan silti pitää suuntaa antavina.

Tutkimus toteutettiin myös täysin hyväksi käyttäen yhtiöiden verkkolaskureita, joten tutkimusdatan oikeellisuus perustuu siihen, että verkkosivustot ovat toimineet. Osa tutkimustuloksista vuoden 2017 puolella oli kuitenkin eriskummallisia, sillä esimerkiksi Ifin kohdalla vuonna 2017 laskuri antoi sentilleen saman hinnan jokaiselle tutkittavalle automerkille. Tämä on merkillistä, sillä vuonna 2016 Ifin hinnoissa oli enemmän vaihtelevuutta. Fenniassa pystyimme laskemaan myös vain viisi liikennevakuutusta kerrallaan, joten on mahdollista, että verkkosivujen toiminta häiriintyy, mikäli sama IP-osoite yrittää laskea useita vakuutuksia kerrallaan. Tästä huolimatta, yksityisasiakkaat joutuvat myös luottamaan sivujen toimivuuteen laskiessaan vakuutuksilleen hintoja. Vastuu tästä on viime kädessä palveluntarjoajalla, jonka vuoksi emme tutkineet mahdollisia virhetiloja tarkemmin.

Tuloksien euromääräistä luotettavuutta vääristää myös se, että opinnäytetyön valmistuminen venyi vuoden 2018 keväälle. Tutkimustulokset vuodelta 2017 on kerätty lokakuussa, eli yli puoli vuotta sitten. Tällä välin yhtiöt ovat saattaneet muovata omaa hinnoitteluaan, jonka vuoksi opinnäytetyössä esitellyt hinnan muutokset saattavat olla vanhentuneita. Kaikkien yhtiöiden bonustaulukot ovat kuitenkin opinnäytetyön julkaisuhetkellä voimassa-

olevia, jonka vuoksi voimme olettaa, että perusvuosimaksuihin ei ole kohdistunut radikaaleja muutoksia. Bonustaulukoiden uudistus vuonna 2017 korotti kaikkien tutkittavien yhtiöiden keskimääräisiä perusvuosimaksuja, koska uudet taulukot palkitsevat asiakasta tiettyissä tilanteissa paremmin. Tämän vuoksi perusvuosimaksujen merkittävälle alentumiselle tällä aikavälillä ei ole perustetta, koska aiemmin luodut säännöt hinnoittelulle ovat yhä kyseisissä yhtiöissä voimassa.

Tuloksissa emme halunneet keskittyä siihen mikä yhtiö on universaalisti halvin tai kallein. Hinnoitteluperusteiden erotessa näin merkittävästi, emme kokeneet, että olisi mahdollista tehdä tieteellisestä luotettavaa toteamusta tämän osalta. Tämän vuoksi otimme myös käytännön esimerkkejä mukaan tutkimukseemme suppeasti, vain neljä kappaletta. Esimerkkiskenaariomme olivat suunniteltu havainnollistamaan sitä, miten uudet bonustaulukot toimivat ja tiedostimme, että joku yhtiö tulisi näyttämään esimerkkien valossa aina hintavammalta kuin joku toinen. Esimerkeillä halusimme havainnollistaa, että aiempaa, yhtiöiden välisesti yksiselitteistä bonusjärjestelmää ei ole enää olemassa.

Vakuutusyhtiöiden sisäiset perusvuosimaksujen vertailut kuitenkin paljastavat kuinka paljon keskimääräinen hinnan muutos on ollut. Samaten perusvuosimaksujen muutoksen tulokinnassa pohdimme myös syitä sille, miksi hinta on noussut tai laskenut, jonka vuoksi tarakoilla euromääräisillä lukemilla ei opinnäytetyön johtopäätöksiä osalta ole suurta merkitystä. Tutkimusta voidaan pitää suuntaa antavana ja tulevaisuutta peilaavana siltä osin, millaisiksi vakuutusyhtiöiden hinnoitteluperusteet ovat muuttuneet ja millaisiksi ne voivat tulevaisuudessa muuttua.

Jatkotutkimuksien osalta potentiaalia on paljon. Bonustaulukot muuttuivat eri yhtiöiden osalta eri aikoihin vuonna 2017, luultavasti osittain reaktiona toisiinsa. Opinnäytetyön tutkimusta voisi esimerkiksi jalostaa pidemmällä aikavälillä tulevaisuudessa ja tarkastella mihin suuntaan sekä vuosimaksut että taulukot jatkavat muuttumistaan. Nyt kun yhtiöiden bonusjärjestelmät on erotettu toisistaan, on kilpailu markkinoilla tältä osin vapaampaa. Jää kuitenkin nähtäväksi, tulevatko yhtiöt jatkossa nokittelemaan toisiaan taulukoiden avulla, vai keskittyvätkö he ennemminkin omien hintojensa muunteluun.

Opinnäytetyö toteutettiin Suomen neljän suurimman vakuutusyhtiön tarjontaa tutkien. Toisaalta olisi mielenkiintoista toteuttaa samanlainen tutkimus pienempien yhtiöiden osalta ja nähdä, onko heillä varaa toteuttaa samanlaisia muutoksia ja olisivatko muutokset perusvuosimaksussa tällöin merkittävämpiä. Pienemmällä yhtiöllä riskit suurempien hinnoittelumuutoksien osalta ovat luontaisesti korkeammat, joten tutkimus voisi tuottaa erilaisia tuloksia kuin mitä nyt saimme.

Lakiuudistus on myös mullistanut Suomessa vuosikymmeniä voimassaolleen bonusjärjestelmän. Asiakkaan näkökulmasta yhtiöiden kilpailutus on nyt huomattavasti monisäikeisempää, koska kaikilla yhtiöillä säännöt eroavat toisistaan. Tämän vuoksi jatkoon kannalta tutkimuskysymys voisi olla asiakkaan kokemus liikennevakuutuksien hinnoittelusta sekä heidän odotuksensa oman yhtiönsä vakuutuksen hinnoitteluperusteista. Tutkimuksen toteutus voisi olla esimerkiksi toimeksianto Suomessa toimivalle vakuutusyhtiölle, koska tutkimustulokset olisivat arvokkaita markkinoinnin näkökulmasta. Tällä hetkellä yhtiöt kilpailevat muun muassa lähtöbonuksen suuruudella, bonuksen kertymisen vauhdilla, sekä maksimibonuksen suuruudella. Asiakkaiden kuuleminen esimerkiksi kyselyn kautta antaisi yhtiölle mahdollisuuden ymmärtää, mitkä tekijät ovat asiakkaalle tärkeimpiä hänen sitoutumisaan yhtiöön.

11.3 Opinnäytetyön ja oman oppimisen arviointi

Opinnäytetyön eteneminen on ollut hidasta. Aloitimme virallisesti opinnäytetyön tekemisen vuoden 2016 joulukuun viimeisinä päivinä. Aluksi etenimme erittäin nopeasti, koska meillä oli vain muutama päivä aikaa kerätä tutkimusdata vuodelta 2016, jolloin laskimme vakuutuksien hintoja muutaman päivän miltei kellon ympäri. Olimme kuitenkin LähiTapiolan esimerkin vuoksi olettaneet, että kaikki tutkittavat yhtiöt julkaisisivat bonustaulukkinsa yhtä nopealla aikataululla. Emme halunneet toteuttaa tutkimuksen toista osiota ennen kuin kaikki yhtiöt olisivat saaneet mahdollisuuden lanseerata oman taulukkinsa. Syy tähän oli se, ettemme kokeneet, että he olisivat muuttaneet perusvuosimaksujaan ilman taulukkojen muutosta ja halusimme, että tuloksissa olisi aitoa vertailtavuutta.

Lopulta Fennia viimeisenä tutkittavista yhtiöistä toi oman bonustaulukkinsa markkinoille lokakuussa 2017, jolloin saimme laskettua tulokset vuodelta 2017 kaikilta tutkittavilta yhtiöiltä. Tätä aiemmin motivaatio opinnäytetyön työstöä varten kärsikin siitä, että emme tienneet millä aikataululla työmme tulisi etenemään. Samalla olimme kummatkin töissä sekä koulussa, jonka vuoksi työn tekemisen aikataulutus kärsi huomattavasti. Saimme motivaatiomme takaisin loppuvuodesta 2017, kun laskimme uudet tuloksemme, jotka osoittautuivat erittäin mielenkiintoisiksi.

Tutkimuksen haasteena oli myös se, että olimme aliarvioineet sen laajuuden. Tutkimusdatan keruuprosessi oli hidasta, koska vakuutusten lasku yhtiöiden verkkosivustoilla oli hidasta. Osa sivustoista oli esimerkiksi estänyt useamman vakuutuksen laskemisen samanaikaisesti. Tämän lisäksi jouduimme viemään tuloksemme yksi kerrallaan Exceliin sekä ottamaan kuvakaappauksen kaikista tuloksista, jonka vuoksi yhdenkin vakuutuksen hin-

nan keruu oli työläs prosessi. Kerättyämme yhteensä 800 liikennevakuutuksen hinnat Exceliin, loimme erilliset taulukot tuloksista SPSS-ohjelmalla, jonka käyttö oli myös haasteellista.

Kerättyämme perusvuosimaksut kaikilta yhtiöiltä, tulkitsimme yhdessä myös, että mielenkiintoisempi ilmiö tutkimuksessamme oli yhtiöiden bonustaulukot ja miten ne korreloisivat perusvuosimaksun kanssa. Tämän vuoksi tutkimus myös orgaanisesti laajeni ottamaan huomioon yhtiöiden bonustaulukot suuremmalla skaalalla.

Yhteistyö toisen ihmisen kanssa oli palkitseva kokemus, mutta täynnä haasteita. Toimme molemmat työhön kokemusta finanssialalta ja keskustelumme olivat usein pohdiskelevia ja hedelmällisiä. Annoimme toisillemme hyvin tilaa kokeiluille ja virheille, ja uskalsimme myös väitellä toistemme kanssa empiriaa tutkiessamme. Olimme kuitenkin opinnäytetyöprosessin aikana erittäin kiireisiä, jonka vuoksi jouduimme myös tekemään kompromisseja toistemme kanssa työn etenemisen osalta, koska halusimme tehdä mahdollisen paljon työstä aitona yhteistyönä.

Opimme opinnäytetyötä tehdessämme kommunikoimaan toistemme kanssa paremmin ja kumpikin meistä oppi uusia taitoja. Esimerkinomaisesti, toinen opinnäytetyön tekijöistä on ollut useamman vuoden vakuutusyhtiössä töissä, kun taas toisella ei aiempaa kokemusta liikennevakuutuksista ollut ollenkaan. Käänteisesti, toinen tekijöistä ei ollut ikinä käyttänyt SPSS-ohjelmaa tai taulukoinut näin suurta määrää dataa. Kaiken kaikkiaan, opimme prosessin aikana erittäin paljon vakuutusalan tavasta hinnoitella tuotteita ja opimme myös syvällisesti tulkitsemaan hintaa strategisesta näkökulmasta.

Lähteet

ESS. 4.1.2016. Volkswagen edelleen Suomen suosituin automerkki. Luettavissa: <https://www.ess.fi/uutiset/talous/2016/01/04/volkswagen-edelleen-suomen-suosituin-auto-merkki> Luettu: 14.12.2016

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta (EY) N:o 2009/103. Annettu 16.9.2009.

Fennia. Kuljukka, A. 2016a. Fennian operatiivinen tulos oli hyvä. Luettavissa: <https://vuosikertomus.fennia.fi/2016/fennia/toimitusjohtajan-katsaus> Luettu: 10.3.2018.

Fennia. 2016b. Ajoneuvovakuutukset -tuote-esite.

Fennia. 2017. Liikennevakuutuksen vakuutusehdot. Luettavissa: <https://cs.fennia.fi/lomakepalvelu/tiedostot/PRDLE000000016210?contentType=application/pdf&name=Liikennevakuutusehdot%20voimassa%201.10.2017%20alkaen> Luettu: 26.11.2017.

Fennia. 2018a. Historia pähkinänkuoressa. Luettavissa: <https://www.fennia.fi/fi/fennia-konserni/tietoa-fennia-konsernista/historia/> Luettu: 10.3.2018

Fennia. 2018b. Tietoa Fennia-konsernista. Luettavissa: <https://www.fennia.fi/fi/fennia-konserni/tietoa-fennia-konsernista/> Luettu: 10.3.2018

Fennia. 2018c. Fennia – asiantunteva kumppani. Luettavissa: <https://www.fennia.fi/fi/fennia-konserni/yhtiot/fennia/?packedargs=d%3DTou> Luettu: 10.3.2018

Fennia. 2018d. Vakuutukset. Luettavissa: <https://www.fennia.fi/fi/kotitaloudet/vakuutukset/> Luettu: 10.3.2018

Fennia 2018e. Fennian arvot pohjaavat yrittäjyyteen. Luettavissa: <https://www.fennia.fi/fi/fennia-konserni/yhtiot/fennia/arvot/> Luettu: 10.3.2018

Finanssialan Keskusliitto. 11.05.2016. Vakuutusvuosi 2015. Luettavissa: <http://www.finanssiala.fi/materiaalit/FK-julkaisu-Vakuutusvuosi-2015.pdf> Luettu: 25.12.2016.

Finanssivalvonta. 19.4.2017. Vakuutuskorvaukset. Luettavissa: http://www.finanssivalvonta.fi/fi/Finanssiasiakas/Finanssialan_palveluita/Vakuutuspalvelut/Korvaukset/Pages/Default.aspx Luettu: 30.10.2017.

Hoppu, E. & Hemmo, M. 2006. Vakuutusoikeus. WSOYpro. Helsinki.

If. 2016. Liikennevakuutusehdot. Luettavissa: <https://www.if.fi/globalassets/fi/pdf/ehdot/liikennevakuutusehdot.pdf> Luettu: 14.12.2016

If. 2017a. Historia. Luettavissa: <https://www.if.fi/web/fi/tietoaifista/ifyrityksena/historia/pages/default.aspx> Luettu: 31.10.2017.

If. 2017b. Liikennevakuutusehdot. Luettavissa: <https://www.if.fi/globalassets/fi/pdf/ehdot/liikennevakuutusehdot.pdf> Luettu: 26.11.2017.

If. 2018a. Keltanokat. Luettavissa: <https://www.if.fi/tietoa-ifista/if-yhteiskunnassa/keltanokat> Luettu: 16.5.2018

If. 2018b. Turvallisuusrahasto. Luettavissa: <https://www.if.fi/tietoa-ifista/if-yhteiskunnassa/turvallisuusrahasto> Luettu: 16.5.2018

If. 2018c. Ifin ympäristötyö. Luettavissa: <https://www.if.fi/tietoa-ifista/if-ja-ymparisto> Luettu: 16.5.2018.

If. 2018d. Loistokuski. Luettavissa: <https://www.if.fi/henkiloasiakkaat/vakuutukset/autovakuutus/miksi-autovakuutus/loistokuski> Luettu: 19.4.2018.

Jokela, M. 15.11.2016. Ole tarkkana, liikennevakuutus muuttuu vuonna 2017. Luettavissa: <https://www.moottori.fi/liikenne/jutut/laki-liikennevakuutuksista-muuttuu-vuonna-2017/> Luettu: 21.01.2018.

Laki ajoneuvoliikennerekisteristä 13.6.2003/541.

Laki Liikennevakuutuskeskuksesta 17.6.2016/461.

Liikennevahinkolautakunta 2017. Lautakunta. Luettavissa: <https://www.liikennevahinkolautakunta.fi/Organisation> Luettu: 30.10.2017.

Liikennevakuutuskeskus. 19.03.2015. Vihreä kortti. Luettavissa: <http://www.lvk.fi/fi/autolla-ulkomaille/vihrea-kortti/> Luettu: 16.2.2017.

Liikennevakuutuskeskus. 01.01.2017a. Usein kysyttyä. Luettavissa: <http://www.lvk.fi/fi/vakuuttamisvelvollisuus/usein-kysyttya/> Luettu: 16.2.2017.

Liikennevakuutuskeskus. 01.01.2017b. Yleistä tietoa LVK:sta. Luettavissa: <http://www.lvk.fi/fi/liikennevakuutuskeskus/yleista-tietoa-lvksta/> Luettu: 3.5.2018.

Liikennevakuutuskeskus. 16.02.2017c. Vakuuttamisvelvollisuuden laiminlyönti. Luettavissa: <http://www.lvk.fi/fi/vakuuttamisvelvollisuus/laiminlyontimaksu/> Luettu: 20.02.2017.

Liikennevakuutuslaki 26.6.1959/279

Liikennevakuutuslaki 17.6.2016/460

LähiTapiola. 2015. Liikennevakuutus henkilöasiakkaille. Luettavissa: <http://public.brandgate.fi/lahitapiola/lahivakuutus/fi/tiedostot/102696/> Luettu: 14.12.2016

LähiTapiola. 17.11.2016. LähiTapiolan uusi liikennevakuutus palkitsee vahingottomuudesta. Luettavissa: <https://www.lahitapiola.fi/tietoa-lahitapiolasta/uutishuone/uutiset-ja-tiedotteet/uutiset/uutinen/1310389365738> Luettu: 21.01.2018.

LähiTapiola 2017. Liikennevakuutus henkilöasiakkaille. Luettavissa: <http://public.egate.fi/lahitapiola/lahitapiola/fi/tiedostot/180775/> Luettu: 26.11.2017

LähiTapiola. 2018a. Tietoa yhtiöryhmästä. Luettavissa: <https://www.lahitapiola.fi/tietoa-lahitapiolasta/lahitapiola-ryhma/yhtioryhmatietoa> Luettu: 10.3.2018

LähiTapiola. 2018b. Tietoa Omistaja-asiakkuudesta. Luettavissa: <https://www.lahitapiola.fi/tietoa-lahitapiolasta/lahitapiola-ryhma/omistaja-asiakkuus> Luettu: 10.3.2018

LähiTapiola 2018c. 1.3.2018. Tuoteseloste: Ajoneuvovakuutukset henkilöasiakkaille. Luettavissa: <http://public.brandgate.fi/lahitapiola/lahitapiola/fi/tiedostot/108547/> Luettu: 10.3.2018

LähiTapiola. 2018c. Visio ja arvot. Luettavissa: <https://www.lahitapiola.fi/tietoa-lahitapiolasta/lahitapiola-ryhma/yhtioryhmatietoa/visio-ja-arvot> Luettu: 10.3.2018

OP. 2016. Liikennevakuutus. Luettavissa <https://www.pohjola.fi/loso/1333471.pdf> Luettu: 14.12.2016

OP. 2017. Liikennevakuutus. Luettavissa: <https://uusi.op.fi/documents/20556/14254922/330868f%2C+Uusi+liikennevakuutus%2C+vakuutuseh-dot/ce1c3957-b933-4d01-b51e-4b2d415497ab> Luettu: 26.11.2017.

OP Ryhmä. 2017a. Historia. Luettavissa: <https://uusi.op.fi/op-ryhma/tietoa-ryhmasta/op-lyhyesti-historia> Luettu: 31.10.2017.

OP Ryhmä. 2017b. Vahinkovakuutus. Luettavissa: <https://www.op.fi/op/op-ryhma/op-ryhma/liiketoiminta-alueet/vahinkovakuutus?id=80111&srcpl=8> Luettu: 05.11.2017.

OP Ryhmä. 2017c. Pohjola Sairaala – Hoidamme koko sydämellä. Luettavissa: <https://www.op.fi/op/op-ryhma/op-ryhma/liiketoiminta-alueet/pohjola-sairaala---hoidamme-koko-sydamella?cid=151882896&srcpl=4> Luettu: 5.11.2017.

OP Ryhmä. 2017d. Strategia. Luettavissa: <https://uusi.op.fi/op-ryhma/tietoa-ryhmasta/op-lyhyesti/strategia> Luettu: 5.11.2017.

OP Ryhmä. 2017e. Uusi liikennevakuutus. Luettavissa: <https://uusi.op.fi/henkiloasiak-kaat/vakuutukset/ajoneuvovakuutus/uusi-liikennevakuutus> Luettu: 27.01.2018.

Pohjola. 1.3.2017. Ryhmä- ja konsernirakenne. Luettavissa: <https://www.pohjola.fi/pohjola/sijoittajasuhteet/hallinnointi-ja-johto/ryhma--ja-konsernirakenne?id=336010&srcpl=3> Luettu: 31.10.2017.

Pohjola. 06.10.2014. OP-Pohjola uudistaa brändiään: OP-Pohjolasta OP. Luettavissa: <https://www.pohjola.fi/pohjola?cid=-1538> Luettu: 31.10.2017.

Pohjola Terveys. 2018. Usein kysyttyä. Luettavissa: <https://www.pohjolaterveys.fi/esitely/ukk> Luettu: 15.5.2018

Ranta, E. 7.1.2017. ”Hyvä kuski” voi säästää jopa 600 euroa vuodessa. Luettavissa: <https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000005034736.html> Luettu: 31.10.2017

Rantala, J. & Kivisaari, E. 2016. Vakuutusoppi. Hansaprint Oy. Turenki.

Sampo Oyj. 21.3.2017. Strategia ja tavoitteet. Luettavissa: <http://www.sampo.com/fi/tieto-meista/strategia-ja-tavoitteet/> Luettu: 31.10.2017.

Sosiaali- ja terveysministeriö. 2018a. Sosiaalivakuutus. Luettavissa: <http://stm.fi/sosiaalivakuutus> Luettu: 18.4.2018.

Sosiaali- ja terveysministeriö. 2018b. Työeläke. Luettavissa: <http://stm.fi/toimeentulo/tyoelake> Luettu: 18.4.2018.

Sosiaali- ja terveysministeriö. 2018c. Potilasvakuutus. Luettavissa: <http://stm.fi/potilasvakuutus> Luettu: 21.4.2018.

Sosiaali- ja terveysministeriö. 2018d. Ympäristövakuutus. Luettavissa: <http://stm.fi/ymparistovakuutus> Luettu: 21.4.2018.

Tapaturmavakuutuslaitosten liitto. 2009. Tietoa tapaturmavakuutuksesta. Luettavissa: <http://www.tvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=194704&hash=08f2c0411a8e72ee77bda70ec635eb31c5f816f82f1a3e1b698fdb6f93711a57> Luettu: 21.4.2018.

Trafi. 2018. Ajokorttitilastot. Luettavissa: <https://www.trafi.fi/tietopalvelut/tilastot/tieliikenne/ajokorttitilastot> Luettu: 27.01.2018.

Tuomi, J. Sarajärvi, A. 2018. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Kustannusosakeyhtiö Tammi. Helsinki

Liitteet

Liite 1. Hinnanmuutokset vakuutusyhtiöissä

Vakuutus-yhtiö	Henkilö	Keskiarvo 2016	N	Keskiarvo 2017	N	Hinnan- muutos €	Hinnan- muutos %
Fennia	A	1343,76	25	2163,73	25	819,97	61,02 %
	B	679,29	25	1040,52	25	361,23	53,18 %
	C	868,51	25	1380,80	25	512,29	58,98 %
	D	1077,75	25	1776,44	25	698,68	64,83 %
	Total	992,33	100	1590,37	100	598,05	60,27 %
IF	A	1659,74	25	1757,61	25	97,87	5,90 %
	B	868,97	25	1148,23	25	279,26	32,14 %
	C	815,99	25	1141,77	25	325,78	39,92 %
	D	2333,35	25	2116,35	25	-217,00	-9,30 %
	Total	1419,51	100	1540,99	100	121,48	8,56 %
LähiTapiola	A	988,45	25	1416,26	25	427,82	43,28 %
	B	552,17	25	733,21	25	181,04	32,79 %
	C	708,96	25	1084,98	25	376,02	53,04 %
	D	879,37	25	1913,95	25	1034,58	117,65 %
	Total	782,24	100	1287,10	100	504,86	64,54 %
OP	A	1580,10	25	1708,93	25	128,84	8,15 %
	B	614,59	25	943,16	25	328,57	53,46 %
	C	836,24	25	1095,30	25	259,06	30,98 %
	D	1414,58	25	2006,72	25	592,14	41,86 %
	Total	1111,38	100	1438,53	100	327,15	29,44 %